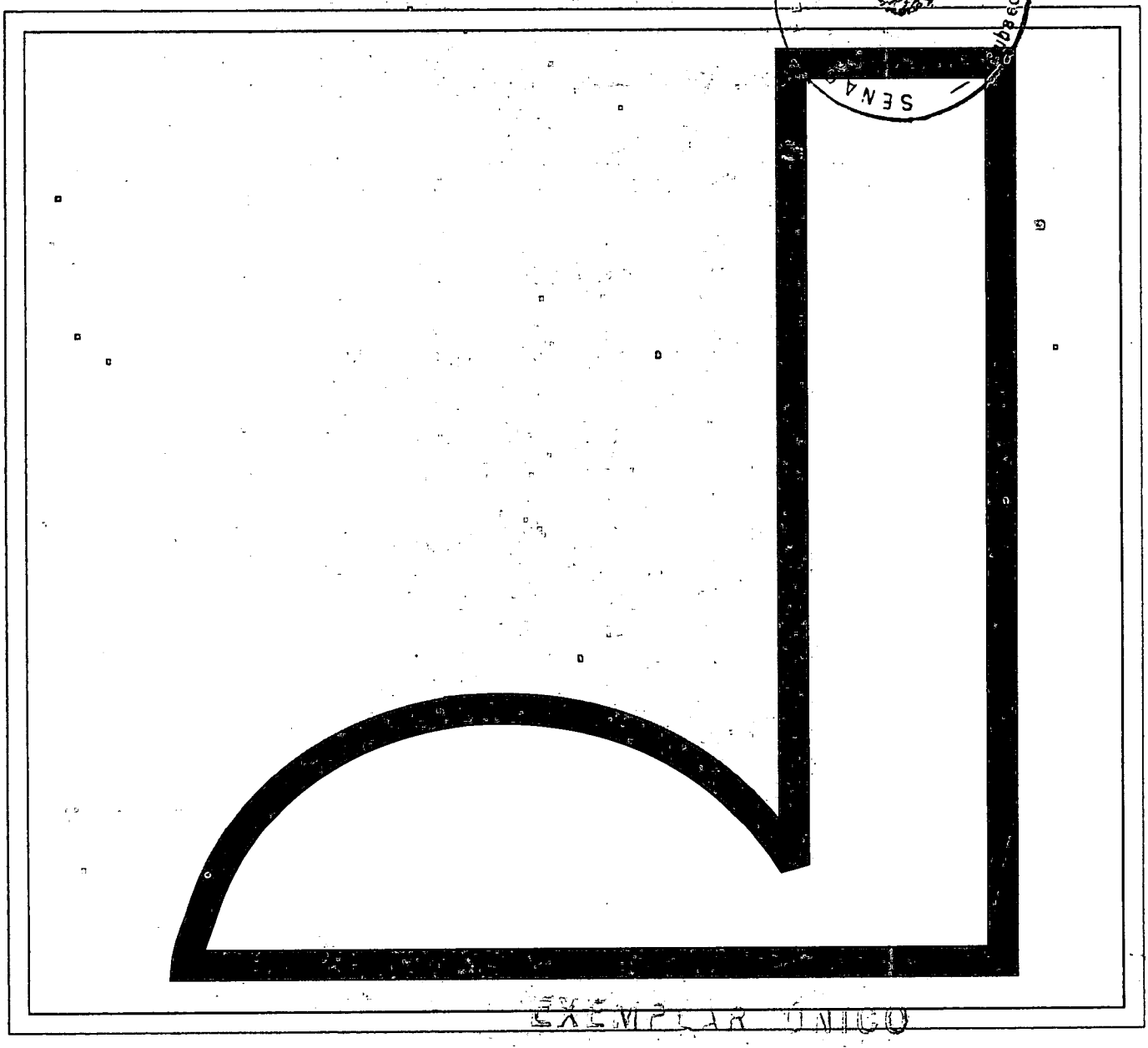
EXEMPLAR ÚNICO

República Federativa do Brasil

SENADO FEDERAL
Secretaria Especial do Arquivo



EXEMPLAR ÚNICO

DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

ANO LIV - Nº 006 TERÇA-FEIRA, 12 DE JANEIRO DE 1999 BRASÍLIA - DF

MESA

Presidente *Antonio Carlos Magalhães – PFL – BA* **1º Vice-Presidente** *Geraldo Melo – PSDB – RN* **2º Vice-Presidente** *Júnia Marise – Bloco – MG* **1º Secretário** *Ronaldo Cunha Lima – PMDB – PB* **2º Secretário** *Carlos Patrocínio – PFL – TO*	**3º Secretário** *Flaviano Melo – PMDB – AC* **4º Secretário** *Lucídio Portella – PPB – PI* **Suplentes de Secretário** *1º Emilia Fernandes – Bloco – RS* *2º Lúdio Coelho – PSDB – MS* *3º Joel de Hollanda – PFL – PE* *4º Marluce Pinto – PMDB – RR*
CORREGEDORIA PARLAMENTAR Corregedor(1) *Romeu Tuma – PFL – SP* Corregedores Substitutos(1) *Ramez Tebet – PMDB – MS* *Joel de Hollanda – PFL – PE* *Lúcio Alcântara – PSDB – CE*	**PROCURADORIA PARLAMENTAR** Procuradores(2) *Nabor Júnior – PMDB – AC* *Djalma Bessa – PFL – BA* *Emilia Fernandes – Bloco – RS* *José Ignácio Ferreira – PSDB – ES* *Lauro Campos – Bloco – DF*

LIDERANÇAS

LIDERANÇA DO GOVERNO Líder *Elcio Alvares – PFL – ES* Vice-Líderes *José Roberto Arruda – PSDB – DF* *Ramez Tebet – PMDB – MS* *Romeu Tuma – PFL – SP* **LIDERANÇA DO PFL** Líder *Hugo Napoleão* Vice-Líderes *Edison Lobão* *Francelino Pereira* *Gilberto Miranda* *Romero Jucá* *Romeu Tuma* *Júlio Campos*	**LIDERANÇA DO PMDB** Líder *Jader Barbalho* Vice-Líderes *Nabor Júnior* *Gerson Camata* *Carlos Bezerra* *Ney Suassuna* *Fernando Bezerra* *Gilvan Borges* **LIDERANÇA DO BLOCO DE OPOSIÇÃO** Líder *Eduardo Suplicy* Vice-Líderes *Sebastião Rocha* *Antonio Carlos Valadares* *Roberto Freire* *José Eduardo Dutra*	**LIDERANÇA DO PSDB** Líder *Sergio Machado* Vice-Líderes *Osmar Dias* *Jefferson Péres* *José Ignácio Ferreira* **LIDERANÇA DO PPB** Líder *Leomar Quintanilha* Vice-Líderes *Esperidião Amin* **LIDERANÇA DO PTB** Líder *Odacir Soares* Atualizada em 4-11-98

(1) Reeleitos em 2-4-97
(2) Designação: 16 e 23-11-95

EXPEDIENTE

Agaciel da Silva Maia Diretor-Geral do Senado Federal	*Raimundo Carreiro Silva* Secretário-Geral da Mesa do Senado Federal
Claudionor Moura Nunes Diretor da Secretaria Especial de Editoração e Publicações	*Marcia Maria Correa de Azevedo* Diretora da Subsecretaria de Ata
Júlio Werner Pedrosa Diretor da Subsecretaria Industrial	*Denise Ortega de Baere* Diretora da Subsecretaria de Taquigrafia

Impresso sob a responsabilidade da Presidência do Senado Federal. (Art. 48, nº 31, RISF)

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 – ATA DA 6ª SESSÃO NÃO-DELIBERATIVA, EM 11 DE JANEIRO DE 1999

1.1 – ABERTURA

1.2 – EXPEDIENTE

1.2.1 – Avisos de Ministros de Estado

Nº 299/98, de 6 de agosto de 1998, do Ministro de Estado da Previdência e Assistência Social, encaminhando as informações referentes ao Requerimento nº 254, de 1998, do Senador Romero Jucá. Ao Arquivo. 00621

Nº 932/98, de 23 de dezembro último, do Ministro de Estado da Fazenda, encaminhando as informações referentes ao Requerimento nº 544, de 1998, do Senador Eduardo Suplicy. Ao Arquivo..... 00621

Nº 937/98, de 28 de dezembro último, do Ministro de Estado da Fazenda, encaminhando as informações referentes ao Requerimento nº 532, de 1998, do Senador José Eduardo Dutra. Ao Arquivo. 00621

1.2.2 – Ofícios de Ministros de Estado

Nº 25/98, de 29 de dezembro último, do Ministro de Estado das Relações Exteriores, encaminhando as informações referentes ao Requerimento nº 555, de 1998, da Senadora Benedita da Silva. Ao Arquivo. 00621

Nº 389/98, de 29 de dezembro último, do Ministro de Estado da Ciência e Tecnologia, encaminhando as informações referentes ao Requerimento nº 541, de 1998, do Senador Eduardo Suplicy. Ao Arquivo. 00621

1.2.3 – Pareceres

Nº 24, de 1999, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre o Requerimento nº 1.137, de 1996, do Senador Josaphat Marinho, de sobrestamento da Proposta de Emenda à Constituição nº 43, de 1995, tendo como 1º signatário o Senador Romero Jucá, que altera o art. 46 da Constituição Federal, e sobre a Emenda nº 1, de Plenário. 00621

Nº 25, de 1999, da Comissão Temporária Interna, constituída mediante a aprovação do Requerimento nº 518, de 1995, encarregada de estudar a reforma político partidária, sobre a Proposta de Emenda à Constituição nº 43, de 1995, que altera o art. 46 da Constituição Federal. 00623

1.2.4 – Requerimento

Nº 8, de 1999, de autoria do Senador Ricardo Santos e outros Senhores Senadores, de homenagens de pesar pelo falecimento do ex-Senador João Calmon. **Aprovado**, após usar da palavra o Senador Ricardo Santos. 00626

1.2.5 – Ofícios

Nº 23/99, de 7 do corrente, do Líder do PFL, em exercício, no Senado Federal, de substituição de membros na Comissão Mista incumbida do estudo e parecer da Medida Provisória nº 1.792, de 30 de dezembro de 1998, que dispõe sobre o recolhimento ao Tesouro Nacional de parcela da Tarifa de Embarque Internacional e dá outras providências. 00626

Nº 4/99, de 11 do corrente, do Líder do PSDB, na Câmara dos Deputados, de substituição de membros na Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização. 00627

Nº 7 a 14, de 11 do corrente, do Líder do PSDB, na Câmara dos Deputados, de substituição de membros nas Comissões Mistas destinadas a apreciar as Medidas Provisórias nºs 1.786, 1.788, 1.789, 1.790, 1.791, 1.793, de 1998 e 1.794-8 e 1.795, de 1999, respectivamente..... 00628

Nº 6/98, de 10 de dezembro último, do Presidente da Comissão Especial, criada através do Requerimento nº 17/96-SF, destinada a promover a atualização, novos estudos e levantamentos sobre a abertura de frentes de produção agropecuária, extrativa e de diversificada gama de insumos industriais ou de bens acabados na região dos cerrados e em toda interlândia do Corredor de Transportes Centro-Leste, que liga o Brasil Central e regiões adjacentes até o Oceano Pacífico ao Complexo Portuário do Espírito Santo, comunicando a aprovação, em reunião realizada naquela data, do Relatório Final **(Relatório nº 2, de 1999)**..... 00628

1.2.6 – Comunicação da Presidência

Encerramento dos trabalhos da Comissão Especial Temporária criada através do Requerimento nº 17, de 1996, do Senador José Ignácio Ferreira, destinada a promover a atualização, novos estudos e levantamentos sobre a abertura de frentes de produção agropecuária, extrativa e de diversificada gama de insumos industriais ou de bens acabados na região dos cerrados e em toda interlândia do Corredor de Transportes Centro-leste, que liga o Brasil Central e regiões adjacentes até o Oceano Pacífico ao Complexo Portuário do Espírito Santo, com a apresentação do **Relatório nº 2, de 1998.** 00628

1.2.7 – Discurso do Expediente

SENADOR *LAURO CAMPOS* – Considerações sobre o pedido de moratória decretado pelo Governo do Estado de Minas Gerais. Histórico do desempenho do Plano Real no País. Ganância dos Estados Unidos na cobrança da dívida externa dos países do terceiro mundo e em especial do Brasil. 00628

1.2.8 – Comunicação da Presidência

Lembrando ao Plenário a realização de sessão deliberativa ordinária, amanhã, às 14 horas e 30 minutos, com Ordem do Dia anteriormente designada. 00633

1.3 – ENCERRAMENTO

2 – AGENDA CUMPRIDA PELO PRESIDENTE ANTONIO CARLOS MAGALHÃES, EM 11-1-99

3 – RELATÓRIO

Nº 2, de 1999, da Comissão Especial Temporária criada através do Requerimento nº 17, de 1996, destinada a promover a atualização, novos estudos e levantamentos sobre a abertura de frentes de produção agropecuária, extrativa e de diversificada gama de insumos industriais ou de bens acabados na região dos cerrados e em toda interlândia do Corredor de Transportes Centro-Leste, que liga o Brasil Central e regiões adjacentes até o Oceano Pacífico ao Complexo Portuário do Espírito Santo. 00634

4 – ATOS DO DIRETOR-GERAL

Apostila referente à aposentadoria da servidora Elmara Ferreira de Magalhães..... 01351

5 – ATOS DA DIRETORA-EXECUTIVA DO PRODASEN

Nºs 155 a 165, de 1998. 01352

6 – CONSELHO DE ÉTICA E DECORO PARLAMENTAR

7 – COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

8 – COMISSÃO PARLAMENTAR CONJUNTA DO MERCOSUL (REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA)

Ata da 6ª Sessão Não Deliberativa em 11 de janeiro de 1999

4ª Sessão Legislativa Ordinária da 50ª Legislatura

Presidência dos Srs.: Ronaldo Cunha Lima, Jefferson Péres e Bello Parga

(Inicia-se a sessão às 14 horas e 30 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Jefferson Péres) – Declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

O Sr. 1º Secretário em exercício, Senador Bello Parga, procederá à leitura do Expediente.

É lido o seguinte:

EXPEDIENTE

AVISOS
DE MINISTROS DE ESTADO

Nº 299/98, de 6 de agosto de 1998, do Ministro de Estado da Previdência e Assistência Social, encaminhando as informações referentes ao Requerimento nº 254, de 1998, do Senador Romero Jucá.

Nº 932/98, de 23 de dezembro de 1998, do Ministro de Estado da Fazenda, encaminhando as informações referentes ao Requerimento nº 544, de 1998, do Senador Eduardo Suplicy.

Nº 937/98, de 28 de dezembro de 1998, do Ministro de Estado da Fazenda, encaminhando as informações referentes ao Requerimento nº 532, de 1998, do Senador José Eduardo Dutra.

As informações foram encaminhadas, em cópia, aos requerentes.

Os requerimentos vão ao Arquivo.

OFÍCIOS
DE MINISTROS DE ESTADO

Nº 25/98, de 29 de dezembro último, do Ministro de Estado das Relações Exteriores, encaminhando as informações referentes ao Requerimento nº 555, de 1998, da Senadora Benedida da Silva.

Nº 389/98, de 29 de dezembro último, do Ministro de Estado da Ciência e Tecnologia, encaminhando as informações referentes ao Requerimento nº 541, de 1998, do Senador Eduardo Suplicy.

As informações foram encaminhadas, em cópia, aos requerentes.

Os requerimentos vão ao Arquivo.

PARECERES

PARECERES Nºs 24 e 25, DE 1999

Sobre o Requerimento nº 1137, de 1996, do Senador Josaphat Marinho, de sobrestamento, sobre a Proposta de Emenda à Constituição nº 43, de 1995, tendo como 1º signatário o Senador Romero Jucá, que altera o art. 46 da Constituição Federal, e sobre a Emenda nº 1, de Plenário.

PARECER Nº 24, DE 1999

(Da Comissão de Constituição Justiça e Cidadania)

Relator: Senador **José Eduardo Dutra**

I – Relatório

Vem à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, para reexame, três requerimentos apresentados quando da última discussão da matéria. Os dois primeiros de autoria do ilustre Senador Edson Lobão refere-se a destaque de disposição para votação em separado, com fundamento no art. 312, alínea **b** do Regimento Interno.

Quanto ao outro Requerimento, do eminente Senador Josaphat Marinho, solicita o sobrestamento da proposta de emenda à Constituição em epígrafe, fundamentado no que dispõe o art. 335 do mesmo diploma legal, com o intuito de aguardar as conclusões advindas da Comissão Temporária destinada a estudar a reforma política-partidária, que fora criada com o Requerimento 518/95.

Com relação à proposta inicial, já apresentei parecer contrário à proposição por entender que no mérito, esta PEC não deve prosperar em razão dos motivos ressaltados naquele parecer. Não cabe aqui adentrar novamente neste interim.

Posteriormente, na tentativa de ajustar a Proposta de Emenda Constitucional, foi apresentado um substitutivo com algumas modificações, entre elas, a que transforma o ex-presidente da República em "Senador Conselheiro". Novamente apresentei relatório acompanhado de voto, rechaçando o substitutivo pelos motivos expostos naquele parecer.

É o relatório.

II – Voto

Entendemos que a proposta é bastante polêmica, já tendo inclusive suscitado inúmeras discussões quando de sua apreciação por esta Comissão. Sendo assim, é salutar que a proposta seja melhor estudada, apesar de, particularmente, já ter me manifestado contrário à proposição. Desta maneira, por se

tratar de uma alteração substancial na política nacional, reconheço que seria prudente uma análise mais acurada desta proposição, por uma Comissão que se destina exclusivamente a este tipo de avaliação.

No tocante aos dois requerimentos de votação em separado estes devem ser apreciados quando o projeto retornar à Comissão de Constituição e Justiça desta Casa.

Diante do exposto, opinamos favoravelmente ao requerimento nº 1.137/96 de autoria do ilustre Senador Josaphat Marinho, para que, no mesmo sentido, esta PEC seja remetida à Comissão Temporária destinada a estudar a reforma político-partidária.

Sala das Comissões, 11 de dezembro de 1996. – **Bernardo Cabral**, Presidente – **José Eduardo Dutra**, Relator – **Edison Lobão – Lúcio Alcântara – Jefferson Péres – Esperidião Amin – Roberto Freire – José Fogaça – Romeu Tuma – Pedro Simon – Bello Parga – Levy Dias.**

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL

TITULARES - PFL	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTES - PFL	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
GUILHERME PALMEIRA				ELCIO ALVARES			
EDISON LOBÃO	X			ROMERO JUCÁ			
JOSÉ BIANCO				JOSÉ AGRIPINO			
BERNARDO CABRAL				HUGO NAPOLEÃO			
FRANCELINO PEREIRA				FREITAS NETO			
JOSAPHAT MARINHO				BELLO PARGA	X		
ROMEU TUMA	X			ODACIR SOARES			
TITULARES - PMDB	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTES - PMDB	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
IRIS REZENDE				JADER BARBALHO			
JOSÉ FOGAÇA	X			NEY SUASSUNA			
ROBERTO REQUIÃO				CARLOS BEZERRA			
RAMEZ TEBET				CASILDO MALDANER			
PEDRO SIMON	X			FERNANDO BEZERRA			
RENAN CALHEIROS				GILVAN BORGES			
TITULARES - PSDB	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTES - PSDB	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
JEFFERSON PÉRES	X			SÉRGIO MACHADO			
JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA				JOSÉ SERRA			
LÚCIO ALCANTARA	X			JOSÉ ROBERTO ARRUDA			
BENI VERAS				ARTHUR DA TÁVOLA			
TITULARES - BLOCO OPOSIÇÃO (PT/PDT/PSB/PPS)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTES - BLOCO OPOSIÇÃO (PT/PDT/PSB/PPS)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
ANTONIO CARLOS VALADARES(PSB)				ADEMIR ANDRADE (PSB)			
ROBERTO FREIRE (PPS)	X			SEBASTIÃO ROCHA (PDT)			
JOSE EDUARDO DUTRA (PT)	X			MARINA SILVA (PT)			
TITULARES - PPB	SIM	NÃO		SUPLENTES-PPB	SIM	NÃO	
ESPERIDIÃO AMIN	X			LEVY DIAS	X		
EPITÁCIO CAFETEIRA				LEOMAR QUINTANILHA			
TITULARES - PTB	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTES - PTB	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
REGINA ASSUMPÇÃO				VALMIR CAMPELO			

TOTAL 11 SIM 11 NÃO — ABS —

SALA DAS REUNIÕES, EM 11/12/96

Senador Bernardo Cabral
Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

PARECER Nº 25, DE 1999

(Da Comissão Temporária Interna, constituída mediante a aprovação do Requerimento nº 518, de 1995, encarregada de estudar a reforma político partidária)

Relator: Senador **Sérgio Machado**

I – Relatório

Vem a esta Comissão temporária, em razão de decisão da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania que aprovou o relatório do ilustre Senador José Eduardo Dutra, favorável ao Requerimento nº 1.137, de 1996, de autoria do Senador Josaphat Marinho, mediante o qual solicita o sobrestamento do estudo da Proposta de Emenda Constitucional nº 43, de 1995, que "altera o art. 46 da Constituição Federal", "a fim de aguardar as conclusões advindas da Comissão Temporária destinada a estudar a reforma político-partidária, criada pelo Requerimento nº 518, de 1995".

II – Voto

Esta Comissão definiu, em sua reunião inaugural, quinze temas de seu interesse para o estudo da reforma político-partidária, dentre os quais um trata de Senadores, mas apenas quanto à duração do mandato e à suplência.

Sem adentrar na apreciação da constitucionalidade da proposição, matéria da competência da CCJ, quanto ao mérito, esta Comissão Especial entende que a proposta não contribuirá para a estabilidade do quadro político-partidário nacional.

A Comissão aprovou a redução da duração do mandato do Senador para seis anos e estabeleceu, também, novas regras para a sua substituição e sucessão por suplentes nos casos de vaga, investidura em funções previstas na Constituição Federal ou licença superior, a cento e vinte dias.

Diante do exposto, a decisão desta Comissão sobre o mandato do Senador conflita com o objetivo proposto pela PEC nº 43, de 1995, razão pela qual opinamos pela sua rejeição.

Sala da Comissão, 11 de novembro de 1998.

Francelino Pereira, Presidente em exercício – **Sérgio Machado**, Relator.

TITULARES	SUPLENTES
DJALMA BESSA	CASILDO MALDANER
EDUARDO SUPLICY	EDISON LOBÃO
ERNANDES AMORIM	FERNANDO BEZERRA
JADER BARBALHO	GERALDO MELO
JOEL DE HOLLANDA	HUGO NAPOLEÃO
JOSÉ FOGAÇA	JOSÉ EDUARDO DUTRA
LEOMAR QUINTANILHA	JOSÉ EDUARDO VIEIRA
ODACIR SOARES	LEVY DIAS
RONALDO CUNHA LIMA	LUCÍDIO PORTELA
	MAURO MIRANDA
	ROMERO JUCÁ CANCELADO

(ANEXADO NOS TERMOS DO ART. 250, PARAGRAFO UNICO DO RISF)

RELATÓRIO

(Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Emenda nº 1, de Plenário, à Proposta de Emenda à Constituição nº 43, de 1995)

Relator: Senador **José Eduardo Dutra**

I – Relatório

Vem á Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania emenda apresentada em Plenário, de natureza substitutiva, à PEC nº 43, de 1995.

Através da supracitada proposição, que tem o nobre Senador Romero Jucá como primeiro signatário, postula-se a instituição de um mandato de oito anos ao Senado Federal para os ex-presidentes da República que tenham exercido integralmente o cargo, salvo renúncia ou impedimento.

Submetida à apreciação deste Colegiado, seus membros opinaram por sua rejeição. Encaminhado o parecer da Comissão ao Plenário da Casa, foi oferecido substitutivo que ora se examina. É o relatório.

II – Voto

A apresentação da presente emenda substitutiva, que também tem o eminente representante do Estado de Roraima como primeiro signatário, ocorreu em prazo hábil e com regular apoiamento. Conheço-a, portanto.

São as seguintes inovações em relação ao texto da proposta original:

a) altera-se para efetivo o requisito de exercício integral do cargo presidencial, para fins de habilitação ao mandato senatorial;

b) abandona-se a defesa da plenitude do mandato, por período de oito anos, adotando-se a vitaliciedade do posto, na condição de Senador conselheiro, vedando-se ao investido, contudo, a filiação partidária, o direito a voto nas deliberações do Senado Federal, a nomeação como membro de comissão e, ainda, a percepção de subsídios, ao tempo em que se eleva a **status** constitucional o direito a pensão especial pelo cumprimento das atribuições presidenciais.

De fato, as modificações sugeridas buscam dar nova formatação à tese, mas nem por isso são suficientes para que se configure uma nova abordagem de conteúdo. Pontos essenciais concernentes à questão, já bastante discutidos quando da análise da proposição original, e que militavam contra a figura do senador "biônico" podem ser repetidos **ad nauseam** em relação ao senador vitalício. Não vislum-

bro, assim, alterações relevantes na proposição. Penitencio-me, inclusive, por haver considerado a proposta original em conformidade com a Constituição. Hoje, revendo-a, retifico meu parecer para considerá-la inconstitucional, vício de que também a emenda de Plenário padece, como passo a expor.

Em primeiro lugar, a proposição, aqui já considerada em sua forma substitutiva, vai de encontro ao princípio da soberania popular, fundamento republicano maior de nosso Estado democrático de direito, inscrito no parágrafo único do art. 1º do Estatuto Político Pátrio. Ainda que se argumente que o Senador Conselheiro seria um agente político desprovido das prerrogativas inerentes à função senatorial, a própria justificação da emenda ressalta a importância política desses senadores indiretos na indução das atividades do Senado Federal. E mais: não fosse relevante o papel que se quer, reconhecer aos senadores conselheiros, não haveria necessidade de sua institucionalização, através de uma emenda constitucional, tal como proposta. Bastaria que se estabelecesse no Regimento Interno do Senado Federal, como cortesia, o franqueamento de acesso e uso da palavra nas sessões plenárias e reuniões de comissões aos ex-presidentes da República. A determinação dos rumos da Nação, mediante o labor de persuasão pode ser tanto ou mais eficiente que a própria ação política de votar esta ou aquela proposição. Pode-se perfeitamente conduzir a Casa para uma vertente política fazendo-se uso, apenas, do argumento de autoridade por quem já exerceu a suprema magistratura do País. O halo da pretensa imparcialidade dos senadores conselheiros tenderia a ganhar foro de verdade absoluta, vindo a opinião emitida desprovida de roupagem partidária, como querem os autores da emenda. E neste particular, evidencia-se outro atentado contra os valores democráticos consagrados na Constituição.

Com efeito, a Carta Magna prestigia os partidos políticos como entes organizadores da vontade política nacional. Evidência desta diretiva está em que o § 3º do art. 14 da Lei Maior dispõe ser condição necessária e inarredável de elegibilidade a "filiação partidária" (cf. art. 14, § 3º, inciso V. CF). Assim, fica patente que a emenda caminha na contramão de um comando constitucional que exalta a política como ação coletiva de homens e mulheres agrupados em torno de idéias e programas, que se consubstanciam em práticas partidárias e que se submetem à legitimação das urnas. A política pautada por doutrinas e orientações emanadas de uns poucos, a que outros tão-somente aderem, tende a negar o papel central que as agremiações partidárias devem cumprir na democracia, não por mero capricho, mas por necessidade de se fazer eficaz o fundamento do pluralismo político, insculpido no inciso V do art. 1º da Constituição.

Ademais, resta a indagação: se para qualquer pleito direto – inclusive a Presidência da República – a filiação partidária é pressuposto inafastável, por que seria admissível uma assunção a cargo político, mediante eleição indireta, com expressa proibição de filiação partidária, tal como se cogita na emenda? A par disso, há inconstitucionalidade solar e insanável na iniciativa, quando se propõe uma forma de investidura indireta na cadeira senatorial, ou seja, por aprovação de dois quintos dos membros da Câmara Alta. O § 4º do art. 60 de nossa Lei Básica, que trata das chamadas cláusulas pétreas estabelece não poder sequer ser objeto de deliberação a proposta de emenda tendente a abolir "II – o voto direto, secreto universal e periódico". È de meridiana clareza que a emenda, ao pretender a instituição desse tipo anômolo de agente político, expressamente rejeita a recorrência ao voto direto, obstaculiza a manifestação universal dos cidadãos e torna letra morta a exigência de periodicidade na consulta ao eleitorado.

Por outro lado, ainda que se admita como legítima a interveniência de ex-presidente da República no processo político, por mais inestimável que seja a colaboração que possam dar ao debate das questões nacionais, seria inquestionável o esmorecimento do Senado como instância de cristalização do pacto federativo (art. 46, CF). Se a emenda busca alterar constitucionalmente a composição do Senado Federal, vejo nisso uma mitigação a função precípua da Câmara Alta, que é resguardar a indissolubilidade e o equilíbrio da Federação. Visto sob esse ângulo, a proposição é também inconstitucional, pois, de forma transversa, enfraquece a forma federativa de estado, o que não se admite a luz do inciso I do § 4º do art. 60 da Carta Magna. Neste passo, cumpre dizer que os exemplos do direito constitucional comparado trazidos à colação pelos autores da emenda – Itália, Chile, Peru e Venezuela – se apresentam em contextos onde o federalismo ou inexiste, ou ainda não se enraizou na consciência política dos povos. Algumas observações sobre tais exemplos levam à conclusão definitiva de que as comparações, com a devida vênia, não se adequam as nossas tradições políticas federalistas.

Na Itália, Estado unitário, os senadores são eleitos por regiões, em número proporcional ao de eleitores inscritos (art. 57, Constituição Italiana);

além disso, o Presidente da República pode, de modo próprio, nomear cinco senadores vitalícios (art. 59, Constituição Italiana). No Chile, onde também se desconhece o federalismo, o art. 45 da Constituição estipula que membros do Senado devam ser eleitos em circunscrições senatoriais, que não correspondem às treze regiões administrativas, já que seis regiões são divididas em duas circunscrições. Porém, o que mais há de ser destacado é que, segundo a Constituição, devem integrar o Senado chileno como senadores vitalícios: um ex-comandante em chefe do Exército, um ex-comandante em chefe da Marinha, um ex-comandante em chefe da Aeronáutica, escolhidos pelo Conselho de Segurança Nacional; um ex-ministro de Estado e um ex-reitor de universidade pública, escolhidos pelo Presidente da República; dois ex-ministros da Corte Suprema e um ex-controlador-geral da República, todos escolhidos por aquele Tribunal. No Peru, a recente reforma constitucional de 1993 organizou o Poder Legislativo como assembléia unicameral (art. 90, Constituição Peruana), com 120 deputados, eleitos por voto direto para mandato de 5 anos. Inexiste, pois, a figura do senador vitalício. Na Venezuela, a Constituição, por seu art. 148, prevê que o Senado seja composto por senadores que representam os Estados federados e por "senadores adicionais que resultem da aplicação do princípio de representação das minorias". Como se vê, nenhum dos exemplos citados pelos autores se ajusta à história constitucional republicana brasileira.

Finalmente, entendo ser plenamente possível que ex-presidentes da República possam, com sua opinião e palavra, colaborar no debate das grandes questões nacionais, sem que para isso necessitem de um cargo honorífico agregado à representação política. À guisa de ilustração, cito o ex-presidente Ernesto Geisel, recentemente falecido, que, por sua respeitabilidade, firmou-se como interlocutor permanente de distintas forças políticas até seus últimos dias, não se valendo, para isso, de qualquer formalização da condição de conselheiro.

Lateralmente, sem que se perturbe o fundamento da soberania popular, poder-se-ia conferir aos ex-presidentes da República a titulação de Conselheiros, com atuação em outras estruturas institucionais. Nada obsta, por exemplo, que se proponha, por alteração do art. 89 da Constituição, a ampliação do Conselho da República com chamamento dos ex-chefes de Estado, em face das relevantes atribuições desse órgão, elencadas no art. 90 do Texto Constitucional e por ali se fazerem presentes as diversas correntes políticas nacionais.

Quanto à elevação da pensão para ex-presidentes da República a **status** constitucional, a matéria me parece despicienda. Este Senado já aprovou projeto de lei de autoria do Senador João Rocha (PLS nº 82/94)_ que se encontra atualmente pronto para a Ordem do Dia na Câmara dos Deputados – que busca equacionar a necessidade de provisão do bem-estar de quem já se incumbiu das enormes responsabilidades afetas ao maior dignatário do País. Caso o Congresso Nacional se incline por dar à matéria estatura constitucional, creio que melhor seria discutir o problema do subsídio mensal vitalício para os ex-presidentes da República no bojo da reforma da Previdência Social, quando aflorarão indagações de toda ordem acerca de aposentadorias especiais.

Diante do exposto, por entender ser a presente emenda flagrantemente inconstitucional e, no mérito, inoportuna, opino por sua rejeição.

Sala das Reuniões, de de 1996. – Senador **José Eduardo Dutra**.

DOCUMENTOS ANEXADOS NOS TERMOS DO ART. 250, PARÁGRAFO ÚNICO DO REGIMENTO INTERNO

REQUERIMENTO Nº 1.137, DE 1996

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 335 do Regimento Interno, requeiro sobrestamento do estudo da Proposta de Emenda à Constituição nº 43, de 1995, tendo como 1º signatário o Senador Romero Jucá, que altera o art. 46 da Constituição Federal, a fim de aguardar as conclusões advindas da Comissão Temporária destinada a estudar a reforma político-partidária, criada pelo Requerimento nº 518, de 1995.

Sala das Sessões, 27 de novembro de 1996. – Senador **Josaphat Marinho**.

OFÍCIO Nº 082/97 – CCJ

Brasília, 18 de agosto de 1997

Ao Excelentíssimo Senhor
Senador Humberto Lucena
DD. Presidente da Comissão Temporária destinada a estudar a reforma político-partidária

Senhor Presidente,

De conformidade com deliberação desta Comissão, em reunião realizada em 25-6-97, encaminho ao exame da Comissão Temporária destinada a estudar a reforma político-partidária, a Proposta de Emenda Constituicional nº 43 de 1995, de autoria do

Senador Romero Jucá, a qual "altera o art. 46 da Constituição Federal."

Senador **Bernardo Cabral**, Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

OFÍCIO Nº 083/97 – CCJ

Brasília, 18 de agosto de 1997

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência que esta Comissão, em reunião realizada em 25-6-97, deliberou no sentido de encaminhar a Proposta de Emenda Constitucional nº 43 de 1995, de autoria do Senador Romero Jucá, a qual "altera o art. 46 da Constituição Federal", ao exame da Comissão Temporária destinada a estudar a reforma político-partidária.

Senador **Bernardo Cabral**, Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

O SR. PRESIDENTE (Jefferson Péres) – O Expediente lido vai à publicação.

O SR. PRESIDENTE (Jefferson Péres) – Sobre a mesa, requerimento que será lido pelo Sr. 1.º Secretário em exercício, Senador Bello Parga.

É lido o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 8, DE 1999

Senhor Presidente,

Requeremos, nos termos do art. 218 do Regimento Interno e de acordo com as tradições da Casa, as seguintes homenagens pelo falecimento do ex-Senador **João Calmon**

a) inserção em ata de um voto de profundo pesar;

b) apresentação de condolências à família e ao Estado Espírito Santo.

Sala das Sessões, 11-1-99. – **Ricardo Santos – Bello Parga – Lúcio Alcântara – Antonio Carlos Magalhães – Edison Lobão.**

O SR. PRESIDENTE (Jefferson Péres) – Este requerimento depende de votação, em cujo encaminhamento poderão fazer uso da palavra os Srs. Senadores que o desejarem.

Para encaminhar a votação, concedo a palavra ao Senador Ricardo Santos.

O SR. RICARDO SANTOS (PFL – ES. Para encaminhar a votação.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, é com imenso pesar que reverenciamos hoje a memória do Senador João de Medeiros Calmon, falecido ontem, e que marcou intensamente a vida pública do País e do meu Estado.

O Senador João Calmon foi representante do Espírito Santo nesta Casa por três legislaturas (1970-1994) e foi Deputado Federal por duas vezes. De origem humilde, nascido em Baunilha, distrito de Colatina, ajudou a construir um dos maiores complexos jornalísticos do Brasil, os Diários Associados. No entanto, foi por sua luta pela educação brasileira que esse eminente homem público notabilizou-se, ao defender uma das causas mais nobres para a construção da cidadania do povo brasileiro e, portanto, para o aperfeiçoamento da democracia brasileira.

A educação seria redundante afirmar é o alicerce do processo de conscientização política, e, no mundo de hoje, seria inconcebível pensar o futuro da Nação sem que criássemos condições e instrumentos efetivos de estímulo ao processo educacional amplo e universal, com os requisitos de qualidade exigidos pelos novos paradigmas tecnológicos. O Senador João Calmon foi pioneiro nessa luta. Fez inscrever na Constituição Federal a obrigatoriedade de gastos mínimos com educação por parte da União, Estados e Municípios. E, como pioneiro, permitiu que novos instrumentos fossem posteriormente criados e aperfeiçoados, com base em sua proposta original, a exemplo do FUMDEF Fundo de Melhoramento e de Desenvolvimento do Ensino Fundamental, cujos frutos já são evidentes e bastante favoráveis para a melhoria da educação fundamental no Brasil.

Ao grande Senador deixamos aqui a nossa saudade e a admiração de todo o povo capixaba.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jefferson Péres) – Em votação o requerimento.

Os Srs. Senadores que o aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

Será cumprida a deliberação do Plenário.

O SR. PRESIDENTE (Jefferson Péres) – Sobre a mesa, ofícios que serão lidos pelo Sr. 1º Secretário em exercício, Senador Bello Parga.

São lidos os seguintes:

OF. Nº 23/99-GLPFL

Brasília, 7 de janeiro de 1999

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, solicito seja feita a substituição na indicação dos membros da comissão Mista incumbida do estudo e parecer da Medida Provisória nº 1.792, de 30 de dezembro de 1998, que "Dispõe sobre o recolhimento ao Tesouro nacional de parcela da Tarifa de Embarque Internacional e dá outras providências", ficando assim constituída:

Titulares	Suplentes
Geraldo Althoff	Bello Parga
José Agripino	Júlio Campos

Atenciosamente, – Senador **Edison Lobão,** Líder do PFL, em exercício.

OF. PSDB/I/Nº 4/99

Brasília, 11 de janeiro de 1999

Senhor Presidente,

Venho solicitar a Vossa Excelência a gentileza de determinar a substituição dos Deputados Ademir Lucas, Salvador Zimbaldi e Antônio Carlos Pannunzio pelos Deputados Wilson Campos, Paulo Mourão e Yeda Crusius, como membros titulares e o Deputado Luiz Carlos Hauly e pelo Deputado Marcus Vicente, como membro suplente, para integrarem a Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.

Atenciosamente, – Deputado **Aécio Neves,** Líder do PSDB.

OF. PSDB/I/Nº 7/99

Brasília, 11 de janeiro de 1999

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, indico a Vossa Excelência os Senhores Deputados Arthur Virgílio e Salomão Cruz, como membros titulares, e Antônio Feijão e Luciano Castro, como membros suplentes, em substituição aos anteriormente indicados, para integrarem a Comissão Mista destinada a analisar a MP 1.786/98.

Antenciosamente, Deputado **Aécio Neves,** Líder do PSDB.

OF. PSDB/I/Nº 008/99

Brasília, 11 de janeiro de 1999

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, indico a Vossa Excelência os Senhores Deputados Aloysio Nunes Ferreira e Luiz Carlos Hauly, como membros titulares, e Márcio Fortes e Yeda Crusius, como membros suplentes, em substituição aos anteriormente indicados, para integrarem a Comissão Mista destinada a analisar a MP nº 1.788/98.

Atenciosamente, – Deputado **Aécio Neves,** Líder do PSDB.

OF. PSDB/I/Nº 009/99

Brasília, 11 de janeiro de 1999

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, indico a Vossa Excelência os Senhores Deputados Antônio C. Pannunzio e Yeda Crusius, como membros titulares, e Adroaldo Streck e Candinho Mattos, como membros suplentes, em substituição aos anteriormente indicados, para integrarem a Comissão Mista destinada a analisar a MP nº 1.789/98.

Atenciosamente, – Deputado **Aécio Neves,** Líder do PSDB.

OF. PSDB/I/Nº 010/99

Brasília, 11 de janeiro de 1999

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, indico a Vossa Excelência os Senhores Deputados Firmo de Castro e Nelson Marchezan, como membros titulares, e Mário Negromonte e Salvador Zimbaldi, como membros suplentes, em substituição aos anteriormente indicados, para integrarem a Comissão Mista destinada a analisar a MP nº 1.790/98.

Atenciosamente, – Deputado **Aécio Neves,** Líder do PSDB.

OF. PSDB/I/Nº 11/99

Brasília, 11 de janeiro de 1999

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, indico a Vossa Excelência os Senhores Deputados Carlos Mosconi e Aloysio Nunes Ferreira, como membros titulares, e Arnon Bezerra e Marisa Serrano, como membros suplentes, em substituição aos anteriormente indicados, para integrarem a Comissão Mista destinada a analisar a MP 1.791/98.

Atenciosamente, – Deputado **Aécio Neves,** Líder do PSDB.

OF. PSDB/I/Nº 12/99

Brasília, 11 de janeiro de 1999

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, indico a Vossa Excelência os Senhores Deputados Luiz Piauhylino e Ronaldo Cesar Coelho, como membros titulares, e Aloysio Nunes Ferreira e Antônio C. Pannunzio, como membros suplentes, em substituição aos ante-

riormente indicados, para integrarem a Comissão Mista destinada a analisar a MP 1.793/98.

Atenciosamente, Deputado **Aécio Neves**, Líder do PSDB.

OF. PSDB/I/Nº 13/99

Brasília, 11 de janeiro de 1999

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, indico a Vossa Excelência os Senhores Deputados Elias Murad e Salvador Zimbaldi, como membros titulares, e Feu Rosa e Sebastião Madeira, como membros suplentes, em substituição aos anteriormente indicados, para integrarem a Comissão Mista destinada a analisar a MP 1.794-8/99.

Atenciosamente, Deputado **Aécio Neves**, Líder do PSDB.

OF. PSDB/I/Nº 14/99

Brasília, 11 de janeiro de 1999

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, indico a Vossa Excelência os Senhores Deputados Arnon Bezerra e Wilson Braga, como membros titulares, e B. Sá e Rommel Feijó, como membros suplentes, em substituição aos anteriormente indicados, para integrarem a Comissão Mista destinada a analisar a MP 1.795/99.

Atenciosamente, Deputado **Aécio Neves**, – Líder do PSDB.

O SR. PRESIDENTE (Jefferson Péres) – Serão feitas as substituições solicitadas.

O SR. PRESIDENTE (Jefferson Péres) – Sobre a mesa, ofício que será lido pelo Sr. 1º Secretário em exercício, Senador Bello Parga.

É lido o seguinte:

OFÍCIO Nº 006/98

Brasília, 10 de dezembro de 1998

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Na qualidade de Presidente da Comissão Especial, criada através do Requerimento nº 017/96-SF, "destinada a promover a atualização, novos estudos e levantamentos sobre a abertura de frentes de produção agropecuária, extrativa e de diversificada gama de insumos industriais ou de bens acabados na região dos cerrrados e em toda hinterlândia do Corredor de Transportes Centro-Leste, que liga o Brasil Central e regiões adjacentes até o oceano Pacífico ao Complexo Portuário do Espírito Santo", levo ao conhecimento de Vossa Excelência que esta Comissão aprovou, em reunião realizada nesta data, o seu Relatório Final, que ora encaminho a essa Presidência.

Tendo em vista o exposto, comunico a Vossa Excelência o encerramento das atividades da Comissão, nos termos do art. 76, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal.

Aproveito a oportunidade para apresentar a Vossa Excelência, protestos de elevada estima e consideração. – Senador **José Ignácio Ferreira** – Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Jefferson Péres) – O relatório final vai à publicação.

Serão encaminhadas cópias às autoridades competentes. (Relatório nº 2, de 1999)

O SR. PRESIDENTE (Jefferson Péres) – A Presidência comunica ao Plenário que a Comissão Especial Temporária criada através do Requerimento nº 17, de 1996, do Senador José Ignácio Ferreira, destinada a promover atualização e novos estudos e levantamentos sobre a abertura de frentes de produção agropecuária, extrativa e de diversificada gama de insumos industriais ou de bens acabados na região dos cerrados e em toda interlândia do Corredor de Transportes Centroleste, que liga o Brasil Central e regiões adjacentes até o Oceano Pacífico ao Complexo Portuário do Espírito Santo, encerrou seus trabalhos com a apresentação do Relatório nº 2, de 1999.

O SR. PRESIDENTE (Jefferson Péres) – Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao Senador Lauro Campos.

O SR. LAURO CAMPOS (Bloco/PT – DF. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Exmº Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, pretendo dar curso hoje ao meu discurso de sexta-feira, em que procurava retirar do pedido de moratória encaminhado pelo Governo de Minas Gerais a satanização, em que procurava exorcizar do comportamento de Minas a satanização com que a imprensa, em sua quase totalidade, governadores e boa parte do Governo Federal pretendem cercar a atitude corajosa e antes de tudo antecipatória daquilo que vai ocorrer em escala maior neste País.

Quem prestou atenção na estruturação do Plano Real, nas modificações que a engenharia fria, tecnocrática realizou em relação às experiências anteriores, principalmente às que se iniciaram no dia

28 de fevereiro de 1986, com o Plano Cruzado I, poderia perceber que estávamos caminhando inexoravelmente rumo a esta situação em que nos encontramos. Houve um erro após outro, com o único objetivo de, por intermédio de remendos em que sempre o desprezo pelo social era marcante, defender interesses unicamente políticos – político-partidários e político-individuais. Assim como o malfadado Plano Cruzado 1, antes de seus estertores, conseguiu eleger 23 governadores do PMDB – partido responsável pelo parto daquela concepção monetarista e tecnocrática -, também o Plano Real vai aos poucos e inexoravelmente mostrando as contradições, os conflitos, a inviabilidade e a vida micróbia, de pouca duração, que teria necessariamente de ter esse plano.

Não há dúvida alguma de que o custo do Plano Real um dia será avaliado com calma, com frieza, com tranqüilidade. E veremos, então, que jamais uma ousadia tão grande foi aliada do mais profundo desrespeito para com os direitos adquiridos, para com os patamares galgados pela cidadania, para com a tentativa de alicerçar a nossa soberania num mundo em que a interdependência sempre foi o resultado da inquietude do homem, em que a relação entre as nações, entre os povos foi o resultante inexorável do processo civilizatório.

O Plano Real fez com que o País se inserisse nesse processo revolucionador, que batizaram de globalização, de uma maneira que vai se mostrando cada dia mais perversa.

Deveríamos, necessariamente, nos conduzir, por intermédio da eleição e da reeleição do Presidente responsável por sua articulação, para uma moratória. Como tentei mostrar na última sexta-feira, a moratória é o resultado do processo de dominação do capital financeiro internacional, dos empréstimos concedidos pelos países ricos aos países pobres.

Há exemplos de países que não se valeram de empréstimos externos e que, também por isso, conseguiram atingir níveis elevados de renda, de bem-estar, de civilização. O mais conspícuo desses exemplos é, sem dúvida alguma, o do Japão, que até 1853 era uma sociedade feudal e que, 30 anos depois, já se apresentava como uma das grandes potências do mundo. "Jamais devemos recorrer aos empréstimos externos", afirmou incansavelmente o Imperador Meiji, que, com 13 anos, foi colocado à frente da restauração realizada em 1865. Até falecer, em 1912, repetiu essa frase inúmeras vezes.

Lembremo-nos sempre do conselho do General Grant, ex-Presidente dos Estados Unidos: "Não devemos jamais recorrer aos empréstimos externos e, se o fizermos, devemos pagá-los na véspera do seu vencimento".

Os exemplos do Egito e da Espanha, que perderam tudo, inclusive sua soberania, devido aos empréstimos externos, devem sempre estar presente na nossa memória. Temos o caso do México, onde o Imperador Maximiliano foi o imperador da dívida externa. Cito o exemplo das invasões, por parte dos Estados Unidos e da Inglaterra, sobre a Venezuela. Temos o exemplo do Brasil, que teve de recorrer a três moratórias ao longo da sua história. Conhecemos inúmeros casos em que a perversidade das relações, dos banqueiros e das finanças internacionais e do imperialismo – como dizia o Presidente Fernando Henrique Cardoso – colocou o garrote vil sobre suas vítimas, inclusive algumas vezes sobre a Argentina.

Muitas pessoas sempre nos alertaram a respeito dos perigos que corríamos com esse endividamento insano, irresponsável, que leva alguns, em certo momento, a recorrer ao **default**, ao não pagamento da dívida externa ou à moratória. Algumas outras imaginavam um **funding loan** – como eram chamados os jumbos -, consolidação da dívida externa a que recorreu, por exemplo, Campos Sales. Esse é o caminho daqueles que se deixam levar pelo ópio da dívida externa. "É bom nos endividarmos". "Podemos fazer obras, ganhar eleições e ser reeleitos, se tivermos recursos, que parecem infindáveis, vindos do exterior". "Podemos apressar os planos, realizar as metas e endividar o País".

Cheryl Payer, em "A Armadilha da Dívida Externa", escrita em 1970, previu convulsões em países latino-americanos que se deixassem endividar de acordo com as regras internacionais enunciadas pelo FMI. Lord Lever, Ministro das Finanças da Inglaterra, pegou um avião em 1972 e foi aos Estados Unidos. Lá, convocou o presidente dos três maiores bancos americanos, alertando-os para o fato de que, se o endividamento continuasse, seria impossível que os devedores pagassem a dívida externa.

Mais tarde, fez também o alerta o atual Papa. François Mitterrand também protestou contra esse processo de espoliação, de empobrecimento cada vez maior dos devedores. O professor Arthur Schlisinger, conselheiro de presidentes da República dos Estados Unidos, à página 114 do seu livro "Os Credores do Mundo" diz que os Estados Unidos, em re-

lação à dívida externa, agem como aquela prostituta que, depois de enriquecer na vida enquanto jovem, ao envelhecer, assume outra postura e passa a chefiar um movimento para fechar a zona boêmia.

Os Estados Unidos, diz o Professor Arthur Schlisinger, na sua juventude, não se cansaram de se endividar e dar o calote em sua dívida externa e, se não fosse esse endividamento não pago a que recorreram no passado, não teriam atingido o atual patamar de prosperidade. Agora, depois de velho, os Estados Unidos, como aquela prostituta, mudam o seu comportamento, exigem o pagamento da dívida externa e cobram por ela um preço que jamais pagaram.

Também Fidel Castro se levantou contra a dívida externa. E, para contrabalançar a posição de esquerda de Fidel Castro, quero citar aqui um representante da direita americana, membro do Conselho de Segurança Nacional dos Estados Unidos ao tempo de Ronald Reagan. Dizia ele que a maneira pela qual o FMI está cobrando a dívida externa da América Latina leva à destruição da classe média no continente e cria uma situação perigosa, prestes a explodir diante da segurança nacional dos Estados Unidos.

Eles reconhecem que o garrote vil que o FMI nos aplica deveria ter uma resposta explosiva diante da segurança dos Estados Unidos, se a nossa consciência cívica não tivesse sido também esboroada, desmanchada por meio desse processo de endividamento externo irresponsável.

Não continuarei a citar um imenso número de autores, autoridades e pensadores – Paul Claudel, entre eles – que sempre viram que a forma mais perversa de espoliação é a especulativa, esta que assume o imperialismo como subsunção, como reunião das outras partes do capital, que são o capital de comércio e o de indústria.

Então, temos de pagar ao comércio exterior sua parcela. Temos de pagar ao capital industrial a sua presença no Brasil. E como temos pago caro! Por meio de doações de terrenos, de isenções tributárias. Em uma fase em que o Governo brasileiro afirma que precisa de receita, doa, perdoa por 30 anos, concede isenção tributária e terrenos, isenta de tudo esse capital estrangeiro que para cá vem. Sempre foi assim.

Agora chegamos a uma situação em que, para continuar administrando esses erros e as suas conseqüências, inaugurados já há muito tempo, mas reafirmados há quatro anos, temos uma taxa de câmbio que o próprio Presidente da República, em uma entrevista concedida à **Gazeta Mercantil**, em 19 de junho de 1998, disse estar exageradamente elevada.

No entanto, eles não a baixaram. Sabiam que ela estava demasiadamente elevada, mas a mantiveram, porque uma taxa de câmbio elevada era necessária para combater a inflação. Com R$1 valendo US$1, imaginem se Gustavo Franco conseguisse impor a taxa de câmbio que desejava: US$2 por US$1.

O mercado brasileiro foi invadido por mercadorias subsidiadas por essa taxa de câmbio treslouca-da. Outro não poderia ser o resultado senão o de obviamente baixar os preços das mercadorias brasileiras que estavam defrontando-se com uma concorrência que não poderiam as empresas brasileiras enfrentar. Não poderiam enfrentar por quê? Porque a tecnologia estava sendo globalizada e nivelada em escala mundial.

Como enfrentar uma concorrência desse tipo, um custo de produção tão aviltado, usando-se, de um lado, tecnologia eficiente, nova, de primeira linha e pagando-se US$0,50 por dia a um trabalhador chinês, ou menos do que isso a um de Bangladesh? Como seria possível ao Brasil ou a qualquer país resistir neste mercado livre, abertas as portas, baixadas as alíquotas de importação? O México, que já levou uma trombada há quatro anos, agora revela que o salário mínimo real do trabalhador mexicano hoje corresponde apenas a 14% do que era em 1976. Reduzir o custo Brasil é reduzir o salário do trabalhador brasileiro a 14% do que ele ganhava há dez anos.

Na Alemanha, dizem que, para que os produtos alemães possam concorrer com os de Bangladesh ou da China, seria necessário reduzir 27 vezes o salário do trabalhador alemão, o que criaria, obviamente, uma situação explosiva, impossível de ser suportada pela coletividade durante algum tempo. Ao se achatarem os salários no México, por exemplo, evidentemente as empresas norte-americanas, em vez de pagarem do outro lado da fronteira US$1.500, US$2.000 ou US$2.500 por mês ao trabalhador, transplantam-se para aquele país a fim de explorar o trabalhador mexicano, que ganha hoje 14% do que ganhava em 1976, configurando-se um erro depois do outro.

No entanto, foi mediante essa taxa de câmbio que se reduziram os preços internos. Em nome do combate à inflação, contraiu-se crédito, secou-se e

enxugou-se a economia de tal maneira, que o setor mais lucrativo da economia brasileira, o "bancocrático", que anunciava ter tido 12.460% de lucro na década perdida, começou, de repente, a falir, porque banqueiro gosta de água, não aprecia a secura. Eles são tubarões e vivem muito bem na água. Quando o Banco Central secou a água, os anaeróbios, os tubarões dos bancos foram todos à falência. Então, criou-se um Proer, num sábado, às pressas, para salvar o sistema bancário que estava falindo, e passaram para ele R$21 bilhões. Agora estamos com o pires na mão pedindo R$40 bilhões emprestados. Quando o Banespa quebrou, o Governo Federal criou rapidamente mais R$30 bilhões para salvá-lo. Este banco, que estava falido, este ano, deu 70% de retorno em elevação de suas ações. Enquanto as ações na Bolsa de Valores de São Paulo, no ano passado, caíram 33%, o Banespa falido, agora saneado por seus correligionários na órbita federal...

O Sr. Edison Lobão (PFL-MA) – V. Exª me concede um aparte.

O SR. LAURO CAMPOS (Bloco/PT-DF) – Peço um pouco de paciência a V. Exª para que eu termine essa parte do meu raciocínio.

Em uma segunda moratória, que está sendo feita e que poucas pessoas percebem, novamente, o que aconteceu? Não mudaram nada. Não mudou a taxa de câmbio, o arrocho salarial, a ânsia de demitir funcionários e de reduzir a demanda global. A taxa de juros disparou, portanto, os bancos não têm como emprestar.

Se a economia se encontra em crise, em depressão; os preços caindo; o sistema de crédito tamponado, inviabilizado, como é que os bancos vão emprestar? Agora, é óbvio que estamos diante da segunda onda de falência do sistema bancário brasileiro. Para que isso não fique transparente e que assim também ficasse antes da reeleição , o que faz o Banco Central? Cria-se como eles chamam um andar, para o fornecimento de um juro de 19% ao ano para um dinheiro parado no sistema bancário nacional. Uma espécie de embolia, obviamente, está derrubando, colocando em situação perigosa o sistema bancário nacional, tampona a circulação e cria um coágulo na circulação monetária do Brasil.

Os bancos estão paralisados não podem emprestar, pois não há tomador para o seu dinheiro, investidores nem comerciantes que se aventurem. Na Capital do Rio de Janeiro, no mês de setembro, não foi vendida nenhuma loja, nenhuma casa comercial, sequer houve venda. Portanto, dessa vez, o sistema bancário está submetido a essa obstrução de suas artérias.

Dessa forma, o Banco Central, com uma situação dessas, resolve pagar por esse dinheiro parado, tamponado, ocioso, 19% ao ano. E para os inativos? Por que não mais trabalham, eles merecem menos que o capital/dinheiro especulativo de empréstimos? Aos aposentados parados, nada; mas ao dinheiro parado, 19% ao ano.

Ao ser indagado sobre a retirada desse dinheiro extra dos inativos, na **Folha de S.Paulo** de sexta-feira, o Senhor Presidente da República respondeu que "isso é um sinal para o FMI." Quer dizer, estrangula-se e coloca-se o garrote vil nos aposentados para retirar-lhes a pele e os ossos, sinalizando, assim, que somos bem comportados e iremos cumprir o acordo até a sepultura.

Tendo em vista essa situação, vemos que as coisas se complicam e que a inflação – como dizia Keynes – é um elixir que ativa a economia, pois a inflação reduz salário. O capitalista quer salário alto? Não, salário baixo. A inflação reduz o salário. A inflação perdoa a dívida dos capitalistas que compraram a prazo os seus equipamentos e fizeram os seus investimentos, quando não há correção monetária, e ela não existe no resto do mundo.

Para terminar, a inflação dispara no Brasil e em outras partes do mundo. Doses cada vez maiores do remédio inflacionário têm de ser aplicadas no paciente Brasil, para que o salário se reduza mais, para que os lucros aumentem, para que o capital possa apresentar 12.460% de remuneração de lucro na década perdida, na década que esse sistema bancário brasileiro nos ajudou a perder.

O Sr. Edison Lobão (PFL-MA) – V. Exª me concede um aparte?

O SR. LAURO CAMPOS (Bloco/PT-DF) – Concedo, com prazer, um aparte ao nobre Senador Edison Lobão.

O Sr. Edison Lobão (PFL-MA) – Senador Lauro Campos, eu, que quase sempre concordo com V. Exª, desta feita, vejo-me na contingência de discordar de alguns pontos, pelo menos. V. Exª não concorda com a ajuda financeira do Governo aos bancos, mas isso é um procedimento de todos os países capitalistas do mundo. O Japão está fazendo isso seguidamente, gastando mais de U$100 bilhões com a ajuda aos bancos. Diversos outros países procedem do mesmo modo. Não podemos querer que o sistema bancário abra falência. Ruir o sistema

bancário brasileiro significa ruir a economia nacional. Recorrer ao Fundo Monetário Internacional? Ora, somos sócios do FMI, são mais de cem países sócios deste grande banco, que empresta dinheiro ao mundo por preço barato. Estamos recorrendo ao Fundo para receber U$40 bilhões a custos baixos, para nos ajudar a debelar uma crise momentânea. V. Exª também se refere ao funcionalismo público e não há, neste plenário, que eu saiba, nenhum Senador que seja contra o funcionário público eu não sou , mas se formos olhar a folha pessoal de cada Estado em relação às receitas, ficaremos alarmados. Ainda há pouco, **O Globo** publicava uma lista completa de todos os Estados. Vemos, nessa lista, Estados que gastam com sua folha de pessoal 90%, 80%, 70%, 68% do orçamento. A Lei Camata fixa um patamar de 60% como sendo o ideal. A mim me parece uma tragédia um Estado brasileiro despender com 2% da população, que são os servidores públicos, 60% de suas receitas, restando 40% na melhor das hipóteses para o cumprimento da dívida do Estado, para o custeio e para 98% da população. O que se gastará do orçamento de cada Estado com a população acaba se reduzindo a algo em torno de 3%, 4% ou 5% para 98% da população. Trata-se de investimento com água, energia, estradas, saúde, educação, etc. Não posso, desta feita, concordar com V. Exª, o que sempre faço com prazer, mas acredito que as medidas que o Governo está tomando são corretas para impedir o caos econômico neste País.

O SR. LAURO CAMPOS (Bloco/PT – DF) – Tentarei, nobre Senador Edison Lobão, responder o aparte inteligente de V. Exª resumindo o que eu teria a dizer com aquilo que aqui está na **Folha de S.Paulo** do dia 7 de janeiro, quinta-feira. Discute-se, nos Estados Unidos e em outros países que, realmente, participam fortemente da composição do Fundo Monetário Internacional é se ele deve continuar a existir ou não. O FMI está literalmente falido, assim como a ONU. Tivemos oportunidade de ir lá há pouco tempo e vimos que nem a conta de água do nosso representante na ONU está sendo paga. O FMI é um espantalho. Aliás, o nome desse artigo é: "O FMI como fachada."

No citado artigo, Lawrence Summers, subsecretário do Tesouro dos Estados Unidos, resume: "O FMI fez mais para promover a agenda comercial e de investimentos dos EUA na Coréia do que 30 anos de entendimentos comerciais bilaterais."

O FMI foi à Coréia e conseguiu dolarizar sua economia e abrir o mercado para o Japão e para os Estados Unidos, fazendo mais do que a diplomacia americana havia conseguido fazer em 30 anos; tudo isso para a globalização que privilegia os globalizadores e nos ferra – desculpem a palavra.

No entanto, o FMI não dispunha de recursos para nos emprestar e, por isso, teve de fazer uma reunião com o G-7. O FMI está-nos emprestando a conta-gotas, observando se estamos sinalizando – como disse Sua Excelência, o Presidente – corretamente, ou seja, se estamos seguindo de modo certo a cartilha. Dos US$41 bilhões, parece-me que, por enquanto, foram liberados aproximadamente US$6 bilhões. O dinheiro não está mais rolando como em outras épocas.

Penso que, em vez de profligar o Governador Itamar Franco e tentar ridicularizá-lo, o Governo Federal e o Brasil – sem mostrar qualquer resquício de inveja ou descontentamento – deveriam seguir o exemplo de Minas Gerais, isto é, daqueles que sabem muito bem que não é bom dizer "desta água não beberei". Dessa água da moratória beberemos sim, inexorável e fatalmente. E quanto mais cedo pedirmos a moratória em nível federal, nacional, melhor será. Não seremos os primeiros, os décimos nem os vigésimos a fazer isso.

Tratar-se-á, destarte, de moratória pedida e obviamente aceita – porque nunca houve recusa. Esse pedido não pode ser recusado, principalmente nessas circunstâncias e com os antecedentes trazidos por mim – de autoria de Kissinger, além de economistas e pensadores da direita norte-americana. Eles sabem que precisamos pedir a moratória, já que não podemos continuar nessa situação.

Outro erro que cometeu o Governo foi pensar que poderia manter aqui os US$80 bilhões em reserva se aumentasse a taxa de juros a 49%. Quando o Brasil elevou a taxa de juros a 49%, ele se desmoralizou no concerto das nações razoáveis, porque o mundo paga de 4% a 7% de juros ao ano. Se um País coloca os juros em 49%, é óbvio que esse País está totalmente em dessintonia consigo mesmo, em crise, em contradições e conflitos profundos, porque, senão, não poderia fazer uma loucura dessas em nome de salvar o capital especulativo que aqui está.

Para terminar, e agradecendo a paciência da Presidência, gostaria de dizer apenas o seguinte: quando isso foi feito, mesmo com os 49%, o capital estrangeiro continuou a sair, caiu de 80 bilhões para 40 bilhões. Hoje as nossas reservas estão em vinte e poucos bilhões. Os dólares estão saindo, apesar

da taxa de juros de 49% que o Governo estabeleceu para mantê-los aqui.

Então, não é possível colocar a culpa dessa fuga de capital em qualquer pronunciamento de governador de Estado. Não sou advogado, não conheço pessoalmente o ex-Presidente Itamar Franco, mas digo que, em 1983, quando falei por quatro horas na Comissão Parlamentar de Inquérito sobre a Dívida Externa, na Câmara dos Deputados, procurei, aqui no Legislativo, quem havia assumido uma postura semelhante à defendida por mim, ou seja, da moratória, do não-pagamento da dívida externa. Observei que ninguém o havia feito, ninguém dos partidos de esquerda. O único que havia se pronunciado a favor da moratória se chamava Senador Itamar Franco. Não o conheço pessoalmente, não estou fazendo qualquer defesa político-partidária; estou apenas contando aquilo que é do meu conhecimento e sobre o que tenho absoluta certeza e confiança.

Muito obrigado.

Durante o discurso do Sr. Lauro Campos, o Sr. Jefferson Péres, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Bello Parga.

Durante o discurso do Sr. Lauro Campos, o Sr. Bello Parga, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Ronaldo Cunha Lima, 1º Secretário.

O SR. PRESIDENTE (Ronaldo Cunha Lima) – Concedo a palavra ao Senador Gilvam Borges. (Pausa.)

A palavra está franqueada aos Srs. Senadores. (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Ronaldo Cunha Lima) – Nada mais havendo a tratar, a Presidência vai encerrar os trabalhos, lembrando às Sras. e aos Srs. Senadores que constarão da sessão deliberativa ordinária de amanhã, às 14 horas e 30 minutos, a seguinte

ORDEM DO DIA

– 1 –

SUBSTITUTIVO DO SENADO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 8, DE 1991
(Em regime de urgência, nos termos do Requerimento nº 2, de 1999 – art. 336, **c**)

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 8, de 1991 (nº 3.657/89, na Casa de origem), que dispõe sobre a extinção progressiva dos manicômios e sua substituição por outros recursos assistenciais e regulamenta a internação psiquiátrica compulsória, tendo

Parecer sob nº 691, de 1998, da Comissão Diretora, Relator: Senador Ronaldo Cunha Lima, oferecendo a redação do vencido para o turno suplementar.

(Para proferimento de parecer sobre as emendas oferecidas em turno suplementar)

– 2 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 13, DE 1998

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 13, de 1998 (nº 619/98, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Protocolo de Integração Educacional para a Formação de Recursos Humanos no Nível de Pós-Graduação entre os Países Membros do Mercosul, concluído em Fortaleza, em 16 de dezembro de 1996, tendo

Parecer favorável, sob nº 1, de 1999, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Relator: Senador Artur da Távola.

compor espelho da Ordem do Dia

O SR. PRESIDENTE (Ronaldo Cunha Lima) – Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 15 horas e 17 minutos.)

(OS 10197/99)

AGENDA CUMPRIDA PELO PRESIDENTE DO SENADO FEDERAL SENADOR ANTONIO CARLOS MAGALHÃES

11-1-99
Segunda-feira

14h30 – Sessão Não Deliberativa Ordinária do Senado Federal

16h – Senhor Nelson Sirotsky

17h – Secretário de Estado de Comunicação de Governo, Senhor Angelo Andrea Matarazzo

RELATÓRIO Nº 2, DE 1999

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

RELATÓRIO FINAL

Brasília, dezembro de 1998

INDICE

1. APRESENTAÇÃO 4

2. METODOLOGIA DOS TRABALHOS DA COMISSÃO 5

3. ANTECEDENTES 7

4. CORREDORES DE TRANSPORTE 8

5. A IMPORTÂNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE 10

6. A COMPANHIA VALE DO RIO DOCE 14

6.1. ASPECTOS GERAIS 14
6.2. MEIO AMBIENTE 16
6.3. PRIVATIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO 16

7. LINHAS FERROVIÁRIAS 19

8. SISTEMA PORTUÁRIO 20

8.1. COMPLEXO PORTUÁRIO DO ESPÍRITO SANTO 21
8.2. O COMPLEXO PORTUÁRIO DE VITÓRIA 21
8.3. O PORTO DE TUBARÃO 22
8.4. TERMINAIS DE USO PRIVATIVO DE PRAIA MOLE E BARRA DO RIACHO 23
8.5. FLUXO DE CARGAS NO TRANSPORTE MARÍTIMO 24
8.6. DISFUNÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO 25

9. CONSÓRCIO DO CORREDOR CENTRO-LESTE 28

10. TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO CORREDOR CENTRO-LESTE 31

10.1. INTRODUÇÃO 31
10.2. A MALHA RODOVIÁRIA DO CORREDOR 31

11. CONCLUSÃO 33

12. ANEXOS 34

12.1. **ANEXO I** - 1ª Reunião: 27 de março de 1996 - Instalação da Comissão
12.2. **ANEXO II** - 2ª Reunião: 7 de maio de 1996 - Audiência Pública no Senado Federal em Brasília - DF. Foram ouvidos os Drs. Luis Carlos Mendonça de Barros, Presidente do BNDES e Francisco José Schetino, Diretor-Presidente da Companhia Vale do Rio Doce.
12.3. **ANEXO III** - 3ª Reunião: 03 de junho de 1996 - Audiência Pública na cidade de Goiânia. Foram ouvidos Dr. Naphtali Alves de Souza, Vice-Governador do Estado de Goiás, os Srs. Erivan Bueno de Morais e Bosco Umbelino dos Santos.
12.4. **ANEXO IV** - 4ª Reunião: 17 de junho de 1996 - Audiência Pública na cidade Cuiabá - MT. Foram ouvidos os Srs. Dante de Oliveira , Governador do Estado do Mato Grosso ; Waldemar Reis Alves, Diretor Superintendente da Ferronorte; Blairo Maggi, Superintendente do Grupo Maggi; Carlos Antônio de Borges Garcia, Representante da Federação das Indústrias; Pedro Nadafi, Representante da Federação do Comércio e José Antônio Ávila, Representante da Federação da Agricultura.
12.5. **ANEXO V** - 5ª Reunião: 18 de junho de 1996 - Audiência Pública. Foram ouvidos os Drs. Paulo Augusto Vivacqua, Presidente do Consórcio do Corredor Centro-Leste e Mauro Marcondes, Secretário de Planejamento e Avaliação do Ministério do Planejamento.
12.6. **ANEXO VI** - 6ª Reunião: 16 de outubro de 1996 - Reunião realizada em Unaí - MG.
12.7. **ANEXO VII** - 7ª Reunião: 19 de novembro de 1996 - Abertura do Seminário Senado Federal Corredor Centro-Leste. Palestrantes: Embaixador Ronaldo Sardenberg. Secretário de Assuntos Estratégicos: Visão Estratégica do Espírito Santo em Relação ao País e o Grande Salto Dentro de Uma Economia Globalizada.
12.8. **ANEXO VIII** - 8ª Reunião: 25 de novembro de 1996 - Prosseguimento do Seminário. Palestrantes: Dr. Bernardo Figueiredo, Assessoor da Presidência da CNT, Dra. Sandra Stehling e Dr. Bernardo Figueiredo.
12.9. **ANEXO IX** - 9ª Reunião: 26 de novembro de 1996 - Prosseguimento do Seminário. Palestrante: Dr. Sérgio Misse, Diretor da ENEFER.
12.10. **ANEXO X** - 10ª Reunião: 02 de dezembro de 1996 – Prosseguimento do Seminário. Palestrantes: Dr. Paulo Da Rim, Diretor de Portos do Ministério dos Transportes; Dr. Máximo Borgo Filho, Diretor da CONSULPORT; e Dr. Osmar Rebelo de Oliveira, Presidente da ABTP e Diretor do PORTOCEL.
12.11. **ANEXO XI** - 11ª Reunião: 03 de dezembro de 1996 - Prosseguimento do Seminário. Palestrantes: Dr. Dílio Sérgio Penedo, Presidente da EMBRATEL e Dr. Roberto Nogueira, Diretor da MISTECH e Professor da COPPEAD - UFRJ.
12.12. **ANEXO XII** - 12ª Reunião: 09 de dezembro de 1996. Prosseguimento do Seminário. Palestrantes: Dr. Paulo Augusto Vivacqua, Diretor Presidente do Consórcio do Corredor Centro-Leste; Capitão de Mar-e-Guerra TelmoVilela de Albuquerque, da Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar - CIRM; e Dr. Olímpio Faissol, Diretor de Projeto de Marinocultura em Angra dos Reis.
12.13. **ANEXO XIII** - 13ª Reunião: 10 de dezembro de 1996 - Prosseguimento do Seminário. Palestrantes: Brigadeiro Adyr Silva, Presidente da INFRAERO; e Dr. Geraldo Sá, Diretor-Presidente da Multiterminais.
12.14. **ANEXO XIV** - 14ª Reunião - 16 de dezembro de 1996 - Prosseguimento do Seminário. Palestrantes: Dr. José Armando Campos, Diretor Vice-Presidente Executivo da CST; e Prefeito eleito Luiz Paulo Vellozo Lucas.
12.15. **ANEXO XV** - 15ª Reunião - 17 de dezembro de 1996 - Prosseguimento do Seminário. Palestrantes: Dr. José Fantini, Superintendente de Planejamento da PETROBRÁS; e Dr. José Armando Campos, Diretor Vice-Presidente Executivo da CST.
12.16. **ANEXO XVI** - 16ª Reunião - 18 de dezembro de 1996 - Prosseguimento do Seminário. Palestrantes: Almirante Armando Vidigal, Diretor do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima - SINDARMA; e Dr. Francisco Américo Paiva, Diretor do Consórcio CENTROLESTE.
12.17. **ANEXO XVII** - 17ª Reunião - 04 de agosto de 1997 - Realizada na cidade Itumbiara - GO
12.18. **ANEXO XVIII** - 18ª Reunião - 09 de agosto de 1997 - II Seminário Regional para Desenvolvimento do Espírito Santo - ES
12.19. **ANEXO XIX** - 19ª Reunião - 04 de outubro de 1997 - III Seminário Regional para Desenvolvimento do Espírito Santo - ES
12.20. **ANEXO XX** - 20ª Reunião - 08 de novembro de 1997 - IV Seminário Regional para Desenvolvimento do Espírito Santo - ES
12.21. **ANEXO XXI** - 21ª Reunião - Tomada de Preço para execução das obras de duplicação da BR-153/GO
12.22. **ANEXO XXII** - Publicação "Primeira Audiência Pública pela Duplicação da BR-153/050 - Trecho Goiânia/MG/SP". Brasília – 1998.
12.23. **ANEXO XXIII** - Relatório do Projeto "Seminários Regionais para Desenvolvimento do Espírito Santo"; Publicação da Secretaria do Consórcio do Corredor Centro-Leste.

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

RELATÓRIO FINAL Nº , DE 1998

1. APRESENTAÇÃO

O presente Relatório versa sobre os trabalhos e resultados da COMISSÃO ESPECIAL, criada por meio do Requerimento do Senado nº 17, de 1996, destinada a "promover a atualização e novos estudos e levantamentos sobre a abertura de frentes de produção agropecuária, extrativa e de diversificada gama de insumos industriais ou de bens acabados na região dos cerrados e em toda hinterlândia do Corredor de Transportes Centro-Leste, que liga o Brasil Central e regiões adjacentes até o Oceano Pacífico ao Complexo Portuário do Espírito Santo".

A Comissão foi presidida pelo Senador José Ignácio Ferreira, tendo como vice-presidente o Senador Jonas Pinheiro e relator o Senador Mauro Miranda.

O Requerimento de criação da Comissão foi aprovado no dia 5 de março de 1996, e a Comissão instalada no dia 27 do mesmo mês com uma composição de 11 titulares e 07 suplentes.

A composição da Comissão é a seguinte:

Titulares	Suplentes
Mauro Miranda – PMDB/GO	Casildo Maldaner– PMDB/SC
Gerson Camata – PMDB/ES	Ernandes Amorin – PMDB/RO
Flaviano Melo – PMDB/AC	Joel de Hollanda – PFL/PE
Djalma Bessa – PFL/BA	Edison Lobão – PFL/MA
Zanete Cardinal – PFL/MT	Levy Dias – PPB/MS
Jonas Pinheiro – PFL/MT	
José Ignácio – PSDB/ES	
Lúdio Coelho – PSDB/MS	
Leomar Quintanilha PPB/TO	
Lauro Campos – PT/DF	
Regina AssumpçãoPTB/MG	

1 - Em 11.06.96 - Comunicação da Liderança do PPB, indicando o nome do Senador José Bonifácio em substituição ao Senador Leomar Quintanilha.
2 - Em 13.06.96 - Recebimento do Ofício da Liderança do PSDB, indicando a Senadora Regina Assumpção do PTB/MG (por cessão), para compor como Suplente a Comissão.
3 - Em 01.11.96 - Recebimento do Ofício da Liderança do PPB, indicando o Senador Leomar Quintanilha, como titular, em substituição ao Senador José Bonifácio.
4 - Em 18.11.97 - Recebimento do Ofício de 18.11.97, da Liderança do PTB, indicando a Senadora Regina Assumpção na condição de titular em substituição ao Senador Valmir Campelo.

5 - Em 05.05.98 - Recebimento do Ofício 065/98, datado de 30.04.98, da Liderança do PFL, indicando o Senador Djalma Bessa na condição de Titular em substituição ao Senador Waldeck Ornelas.
6 - Em 25.06.98 - Recebimento do Ofício 118/98, datado de 24.06.98, da Liderança do PFL, indicando o Sr. Senador Zanete Cardinal na condição de Titular em substituição ao Senador Júlio Campos.

- prazo de término, inicialmente previsto para março de 1997, foi prorrogado duas vezes, por solicitação da Comissão, sendo seu prazo dilatado para dezembro de 1998, de maneira a que fosse possível incorporar os resultados das audiências públicas ocorridas em 1998, que se revelaram de extrema importância para os trabalhos da Comissão.

É o seguinte o Requerimento de criação da Comissão

REQUERIMENTO Nº 17, DE 1996

Senhor Presidente,

Requeiro à Mesa que, nos termos do art. 75 do Regimento Interno, seja constituída Comissão Especial Interna, integrada por 11 (onze) membros, para, no prazo de um ano, promover atualização e novos estudos e levantamentos sobre a abertura de frentes de produção agropecuária, extrativa e de diversificada gama de insumos industriais ou de bens acabados na região dos cerrados e em toda interlândia do Corredor de Transportes Centroleste, que liga o Brasil Central e regiões adjacentes até o Oceano Pacífico ao Complexo Portuário do Espírito Santo, buscando fórmulas para a contenção de migrações internas, a fixação do homem ao campo, mobilização e treinamento de mão-de-obra para atividade econômica primária, secundária e/ou terciária; introdução de novas tecnologias para a produção agropecuária, extrativa e/ou industrial, objetivando, na área primária, ampliar as fronteiras agrícola, pecuária e extrativa e, na área secundária, desconcentrar e interiorizar o desenvolvimento industrial do País; substituir importações, atender ao mercado interno e exportar excendentes agrícolas, pecuários e industriais.

Tal postulação decorre do cenário atual, em face da desregulamentação da área portuária (Lei nº 6.830), e conseqüências de sua implementação, como a criação do Órgão Gestor da mão-de-obra; a privatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e a iminência da privatização da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD); a privatização da área portuária, através de concessões de serviços públicos, como arrendamentos de terminais; e de resto todo o cenário de transformações em curso ou iminentes nos multifacetados aspectos abrangidos pelo Corredor Centroleste no País.

Justificação

A Descoberta dos Cerrados

A região dos cerrados, que basicamente ocupa extensas áreas nos Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Minas Gerais, inclusive grande parte do Distrito Federal, atinge cerca de 150 milhões de hectares (aproximadamente 1/4 de todo território brasileiro).

Foi ela primeiramente contemplada pelas atenções governamentais na elaboração do I Plano Nacional de Desenvolvimento (IPND), na programação de investimentos federais para o período de 1970/74, quando foi criado o Prodoeste, que vislumbrava o aproveitamento das terras da Região do Centro-Oeste.

A idéia, conquanto inserida no I PND, só veio a frutificar no final do quinqüênio relativo ao II PND (1975/79), com a criação do Polocentro – Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste, tendo como meta o desenvolvimento agrícola da região dos cerrados.

A questão do aproveitamento dos cerrados para a produção de alimento ganhou, em face da grandeza de sua perspectiva econômica, inclusive expressão internacional. Tanto assim que o Japão, tradicional parceiro comercial do Brasil e grande importador de alimentos, resolveu participar dos estudos associando-se ao Governo Brasileiro. Dessa associação, surgiu a elaboração de um estudo de desenvolvimento regional, cujo relatório final foi apresentado em julho de 1979, apontando a existência de um consenso sobre a grande oportunidade agrícola dessa área.

Consenso, aliás, que muito contribuiu para a efetiva implantação de alguns projetos, como o Campo – Companhia de Promoção Agrícola, cujo programa piloto, que cobre uma área de 60.000 hectares de cerrados, é hoje uma realidade.

O Corredor de Transportes Centroleste

A política federal de implantação dos Corredores de Exportação, hoje conhecidos como Corredores de Transportes, remonta à década de 1970 e teve, como objetivo principal, a criação de Sistemas Integrados de Transportes, ligando as regiões de produção aos mercados interno e externo e estes à interlândia, possibilitando a interiorização de insumos e bens necessários ao seu desenvolvimento.

No entanto, dessa época até o início da década de 1990, apesar de toda viabilidade e dos projetos agrícolas desenvolvidos na região dos cerrados, com exceção de algumas iniciativas isoladas, pouca ou quase nenhuma atividade foi desenvolvida, o que pode ser debitado, principalmente, à falta de apoio e interesse dos próprios órgãos federais envolvidos.

A partir do ano de 1991, com a criação do Conselho Interestadual de Desenvolvimento do Corredor de Transportes Centroleste, formado pelos governos dos Estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins e o Distrito Federal e a conseqüente constituição do Consórcio Operacional do Corredor de Transportes Centroleste, esse Corredor de Transportes foi trabalhado como um projeto de desenvolvimento regional, abrangendo as áreas de logística de transportes, sistemas aduaneiros integrados, sistema de armazenagem, infra-estrutura de telecomunicações e de energia, além de ações coordenadas entre os planejamentos estaduais e a atração dos investimentos privados associados.

O Corredor de Transportes Centroleste é constituído por 1.860km de ferrovia em bitola métrica, que liga os modernos portos da costa do Estado do Espírito Santo à imensa área agrícola do cerrado brasileiro. No caminho, atravessa a área industrial de Belo Horizonte, segunda no País e capital do Estado de Minas Gerais. A Companhia Vale do Rio Doce opera 660km dessa ferrovia, em via dupla de Vitória até Capitão Eduardo (Grande Belo Horizonte), implantada no mais alto padrão tecnológico, o que facilita escoamento de grandes volumes de produtos diversos, e a baixo custo. De Belo Horizonte até a região central do País, a Rede Ferroviária Federal opera 1.200km de ferrovia, integrando a CVRD ao grande celeiro de grãos de todo o País e do mundo. Apesar de toda infra-estrutura física há décadas implantada, o Corredor Centroleste não funcionava como um sistema integrado de transportes, e sim como um grande corredor de minério de ferro e produtos siderúrgicos, apenas de Belo Horizonte para Vitória, sendo todas as outras cargas marginais dentro desse eixo de desenvolvimento.

Hoje, após a constituição do Consórcio do Corredor Centroleste, todas as ações do Corredor são integradas, e trabalhadas como um Sistema, com tarifas **door to door**, contratos operacionais ponta a ponta, **pool** de equipamentos, utilização conjunta de pátios e terminais operacionais, tráfego mútuo entre tantas outras ações que muito têm contribuído para o incremento substancial de cargas movimentadas no Corredor.

Estas ações se somam às facilidades portuárias existentes na costa do Espírito Santo, onde existem diversos portos de elevado padrão operacional, tais como o Porto de Tubarão, da CVRD, embarcando minério de ferro e grãos; o Porto de Ubú, da Samarco, operando com minério de ferro, madeira e já se aparelhando para outras cargas, após a desregulamentação portuária; o Porto de Barra do Riacho, da Aracruz Celulose, embarcando papel e celulose; o Porto de Praia Mole, operado pela CST e CVRD, trabalhando com produtos siderúrgicos e carvão; e os Portos de Vitória/Vila Velha, administrados pela Codesa, trabalhando com produtos siderúrgicos, grãos, mármore e granito, café, cacau, gusa, papel e automóveis, operando também com cargas conteinerizada e geral. Esses portos movimentam mais de 80 milhões de toneladas por ano e estão sendo ampliados e modernizados para atender às expansões previstas decorrentes do aumento da produção de grãos e carga geral, além das ampliações programadas dos grandes projetos industriais de Aracrua, Cenibra, CST, CVRD e Samarco.

Podemos considerar como fatores fundamentais ao desenvolvimento do Corredor Centroleste algumas ações incentivadas e implementadas pelo Consórcio do Corredor Centroleste, com apoio essencial do Conselho Interestadual do Corredor Centroleste, e também contando com o apoio político da Frente Parlamentar do Corredor, formada por 132 parlamentares dos Estados que participam do Conselho. Destacamos algumas dessas ações:

– Abertura do Porto de Tubarão ainda antes da desregulamentação portuária, à movimentação de grãos, em associação com a iniciativa privada que investiu em um moderno sistema de armazenagem privada, elevando o Complexo Portuário do Espírito Santo de 70.000 ton. à uma capacidade estática de 335.000 toneladas;

– Aprovação junto à Receita Federal de 3 (três) EADs – Estações Aduaneiras de Interior – e 1 (um) TRA – Terminal Retroportuário Alfandegário –, sendo que as EADIs já foram licitadas e se encontram em plena movimentação, colocando a área secundária do Complexo Portuário do Espírito Santo como uma das mais modernas do País. Também, considerando o sistema aduaneiro como integrado, na grande Belo Horizonte, foi implantada uma EADI, que muito tem contribuído para o incremento de movimentação de cargas no Corredor.

– Atração de investimentos privados ao longo de todo o Corredor, da ordem de R$300 milhões, em sistemas de armazenagem, terminais operacionais multimodais, recuperação de locomotivas em troca de fretes futuros, sistemas aduaneiros e modernização de equipamentos de apoio operacional.

– Promoção de Oportunidades de Negócios em comércio exterior e investimentos, desdobradas através dos 18 Acordos Internacionais, firmados entre o Consórcio do Corredor Centroleste e Portos Internacionais e empresas internacionais privadas, que representam o Corredor Centroleste nos diversos Corredores Internacionais.

Como cenário atual, devemos considerar a Desregulamentação da Área Portuária, Lei nº 6.830, e decorrências de sua implementação, como a criação do Órgão Gestor da Mão-de-obra; as privatizações em curso da Rede Ferroviária Federal– RFFSA e da Companhia Vale do Rio Doce – CVRD; a privatização da área portuária, através de concessões de serviços públicos, como arrendamentos de terminais. Esse cenário preocupa, porque, se alguns cuidados não forem tomados, podemos passar a ter monopólios privados, muito pior do que a situação atual.

Com relação à questão da área portuária, algumas ações estão sendo adotadas pelo Consórcio do Corredor Controleste, com a criação de um Comitê de Municípios e Cidades Portuárias, que irão discutir e planejar junto ao Consórcio a integração necessária Porto-Município, sua infra-estrutura de acessos viários, de energia, telecomunicações, cuidados com o meio ambiente, dentre outras ações necessárias ao desenvolvimento integrado do Porto.

Desse Comitê, participam, além dos Municípios do Espírito Santo, também as cidades de Pirapora (MG), Juazeiro (BA) e Petrolina(PE), em função do desenvolvimento do eixo do Rio São Francisco associado ao Corredor Controleste, em Pirapora, fazendo naquele ponto uma integração hidroviária.

Toda essa conjugação de esforços há de frutificar, para o bem-estar dos brasileiros, para toda economia do País, principalmente a economia agrícola.

Todos esses fatores são fatores nitidamente sinergéticos, na medida em que provocam interações humanas, tecnológicas, culturais, sociais, econômicas e políticas, em mão dupla de qualquer direção, promovendo trabalho, produção de riqueza e bem-estar coletivos.

Ação Interministerial

Todas as ações do corredor Controleste, têm sido fortemente apoiados por alguns Ministérios, tais como Ministério das Relações Exteriores, que além de apoiar os Acordos Internacionais, incluiu o consórcio do Corredor Centroleste no circuito internacional do Departamento de Missões empresariais, tendo o mesmo participado de diversos fóruns, internacionais, visando a divulgação da infra-estrutura do Corredor, bem como divulgar as oportunidades de negócios e investimentos em toda a sua interlândia.

A SAE – Secretaria de Assuntos Extratégicos da Presidência da República, além de coordenar, hoje, a política de Corredores de Transportes, associada ao Ministério de Planejamento, estuda também os corredores Bi-Oceânicos, sendo que o Consórcio do Corredor Controleste assinou Convênio com um consórcio privado peruano, Consórcio Brisa, visando ligar os Portos de Bayobar, no Peru, ao Complexo Portuário do Espírito Santo, e vem discutindo esse desenvolvimento com a SAE.

Também o Ministério dos Transporte vem emprestando especial apoio às ações desse importante Corredor de Transportes, acompanhando passo a passo seu desenvolvimento, que inclusive tem servido de exemplo para implantação de outros Corredores no País.

Considerando o exposto, e confirmando que o próprio Governo Federal confere importância fundamental à consolidação desse Corredor de Transporte, como instrumento efetivo para reencontro da economia brasileira com o desenvolvimento, abrangência, aliás, cuja magnitude justifica plenamente a proposta, por nós oferecida à consideração de Vossas Excelências, de se criar no Senado Federal uma comissão especial para promover estudos e levantamentos sobre a abertura de novas frentes de produção agropecuária, extrativa e industrial na região dos cerrados e em toda a área do Corredor Controleste, bem como instrumentos modernos de apoio ao novo cenário de privatizações em curso no País, contribuindo para a consolidação efetiva desse fundamental eixo de desenvolvimento.

Conclusão

Acolhido o Requerimento, o Senado Federal terá a oportunidade ímpar, porque pioneira, de oferecer à Nação as evidências de como podem ser harmônicos e até mesmo interativos os Poderes do Estado, quando sobressaem a toda e qualquer reivindicação setorial os interesses superiores de toda Nação.

Senado Federal, 17 de janeiro de 1996. – Senador **José Ignácio Ferreira.**

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 18.01.96

2. METODOLOGIA DOS TRABALHOS DA COMISSÃO

Distinguem-se dois mecanismos básicos, igualmente importantes, de trabalho da Comissão: o primeiro caracterizou-se pela realização de audiências públicas, tanto no Senado Federal como nos Estados do Centro-Oeste, nas quais foram ouvidos representantes dos mais variados setores da área de transportes. O segundo mecanismo refere-se à realização de um seminário no Estado do Espírito Santo, acontecido nos meses de novembro e dezembro de 1996, e de um encontro no Estado de Goiás, em agosto de 1997.

As audiências públicas, os encontros e o seminário foram instrumentos imprescindíveis para o trabalho da Comissão de proceder ao levantamento de informações sobre os principais problemas que vêm dificultando o escoamento da produção agrícola regional e de avaliar o impacto no setor da política de privatizações implementada pelo governo brasileiro.

Nas audiências públicas, foram ouvidos depoimentos das seguintes personalidades e representantes de sindicatos e federações do setor de transportes:

- Dr. Luis Carlos Mendonça de Barros – Presidente do BNDES;
- Dr. Francisco José Schetino – Diretor-Presidente da Companhia Vale do Rio Doce;
- Dr. Naphtali Alves de Souza – Vice-Governador do Estado de Goiás;
- Dr. Juan Diego Pablo Torres – Diretor de Relações com Setor Produtivo do Corredor Centro-Leste;
- Dr. Francisco Tomazini – Deputado Estadual de Goiás;
- Dra. Nair Xavier Lobo – Deputada Federal/GO;
- Dr. Paulo Afonso Rodrigues da Silva – Presidente do Sindicato dos Transportes Rodoviários de Carga;
- Dr. Erivan Bueno de Morais;
- Dr. João Bosco Umbelino dos Santos – Presidente da Federação da Agricultura de Goiás;
- Dr. Dante de Oliveira – Governador do Estado de Mato Grosso;
- Dr. Waldemar Reis Alves – Diretor Superintendente da FERRONORTE;

- Dr. Blairo Maggi – Superintendente do Grupo Maggi;
- Dr. Carlos Antônio Borges Garcia – Representante da Federação das Indústrias;
- Dr. Pedro Nadafi – Representante da Federação do Comércio;
- Dr. José Antônio Ávila – Representante da Federação da Agricultura;
- Dr. Paulo Augusto Vivacqua – Presidente do Consórcio do Corredor Centro-Leste ;
- Dr. Mauro Marcondes – Secretário de Planejamento e Avaliação do Ministério do Planejamento;

Observe-se que a Comissão Especial, para cumprir suas metas, esteve em vários Estados abrangidos em seus estudos, a fim de conhecer, *in loco*, os verdadeiros anseios dos brasileiros residentes nessas terras. Nesse espírito, a Comissão deslocou-se ao Estado do Espírito Santo, onde coordenou os trabalhos do Projeto "Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo", criado com o objetivo de divulgar os trabalhos da Comissão e estimular o debate sobre o processo desenvolvimentista, em cada um dos Estados integrados na região.

Deslocou-se, também, a Itumbiara, no Estado de Goiás, para realizar a audiência pública pela duplicação da BR-153/50, que contou com a presença dos Ministros Iris Rezende, Eliseu Padilha, Antônio Kandir, respectivamente responsáveis pelas pastas da Justiça, dos Transportes e do Planejamento e Orçamento; dos Governadores Eduardo Azeredo e Maguito Vilela, dos Estados de Minas Gerais e de Goiás respectivamente; além de parlamentares e outras autoridades locais.

As palestras e os depoimentos proferidos em todos os eventos possibilitaram o cumprimento dos objetivos principais da Comissão, uma vez que a coleta de dados fornecidos nas audiências públicas, nos encontros e nos seminários permitiram a atualização de informações básicas e a construção de um quadro global representativo da região e, especificamente, do Corredor de Transportes Centro-Leste.

3. ANTECEDENTES

O tema tratado nesta Comissão Especial foi, na década de 80, objeto de análise de uma outra comissão. Essa Comissão Especial de Estudos Relacionados com a Produção de Alimentos e Corredor de Exportação (CEEPACE) foi criada por meio do Requerimento nº 15, de 1984 e teve como objetivo "acompanhar e somar forças às iniciativas governamentais no sentido de viabilizar o Corredor de transportes e abastecimentos, embasado na exploração agrícola da região dos cerrados e a competente utilização da infra-estrutura do complexo portuário de Vitória". (Relatório nº3/86, de autoria do Senador Benedito Ferreira, DCN-II nº 159, de 04.12.86)

Entretanto, passados doze anos da conclusão dos trabalhos da CEEPACE, o panorama nacional e, conseqüentemente, o regional foram alterados: a situação política e o quadro econômico da década de 90 são totalmente diversos.

Assim, a nova abordagem desse tema, no Senado Federal, tornou-se extremamente oportuna em face das significativas mudanças, observadas nos últimos anos, principalmente as relativas às definições do papel do Estado no processo de desenvolvimento. Especificamente, a criação de uma nova Comissão Especial do Corredor Centro-Leste é plenamente justificada em razão das alterações específicas na regulamentação das áreas portuárias e do processo de privatização ocorridos no País.

4. CORREDORES DE TRANSPORTE

O Brasil, com aproximadamente 8,5 milhões de quilômetros quadrados, uma orla litorânea de 7.408 km e fronteiras com quase todos os demais países sul-americanos ao longo de 23.127km, apresenta uma configuração espacial com regiões bastante diferenciadas.

A implantação dos transportes no território brasileiro seguiu a evolução histórica de sua colonização. Inicialmente estabelecida na faixa do litoral, a ocupação econômica transpôs, sucessivamente, os maciços montanhosos que acompanham, de norte a sul, a costa do Atlântico e ocupou o planalto central e as bacias do Paraná e do Uruguai, em suas porções brasileiras. Em seguida, avançou rumo à Amazônia, estando hoje em fase de consolidação a exploração econômica das faixas de fronteira.

A idéia da implantação dos corredores de transporte, especificamente, surgiu no Brasil embutida no I Plano Nacional de Desenvolvimento, elaborado para o período 1972/1974. Os corredores foram então definidos como sistemas integrados para o escoamento de mercadorias, interligando áreas ou pólos de produção e atração de fluxos significativos. Assim, poderiam ser justificadas prioridades de investimentos para a implantação ou consolidação de infra-estrutura de transporte, armazenamento, serviços, planejamento e execução adequada de operações, que permitissem a introdução de um novo sistema de transporte caracterizado pela intermodalidade.

O transporte intermodal, ou multimodal, foi oficialmente introduzido no Brasil pela Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975, que adotou as normas ISO TC 104. A regulamentação da mesma foi feita pelo Decreto nº 80.145, de 15 de agosto de 1977. Desde o seu início oficial, o transporte intermodal esteve vinculado à carga unitizada. É importante mencionar que as já citadas normas ISO foram adaptadas às necessidades brasileiras pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT e foram publicadas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO em 1980, adotando-se a terminologia contêiner em substituição à palavra inglesa *container*.

Relativamente às vantagens econômicas advindas da intermodalidade, é importante mencionar que devem ser rigorosamente cumpridos os imperativos jurídicos que instituem um contrato único de transporte para a carga desde a origem até o destino final, e os operacionais, que estabelecem a utilização sucessiva de duas ou mais modalidades diferentes, com movimentação mecânica.

O "Programa de Corredores de Exportação" destaca-se como sistema especializado dentro da concepção geral dos corredores de transporte, com a particularidade de que os excedentes de produção sobre a demanda interna são dirigidos aos portos exportadores melhor situados em relação às áreas produtoras. O II PND, referente ao período 1975/1979, consolidou esse instrumento de ação coordenada, a ele atribuindo grande parte do apoio à modernização do setor agropecuário e do fomento às exportações. Os quatro corredores de exportação identificados inicialmente foram: Vitória, Santos, Paranaguá e Rio Grande.

A partir de 1979, iniciou-se uma segunda fase, com ênfase na coordenação operacional do sistema de transportes, voltada também para o abastecimento interno, concentrando suas ações na redução dos custos totais de transporte. Estruturou-se o chamado sistema de "Corredores de Exportação e Abastecimento (COREX)", constituído pelos seguintes componentes:

- Corredor de Goiás - Minas Gerais - Espírito Santo;
- Corredor do Rio de Janeiro;
- Corredor do Paraná - Santa Catarina;
- Corredor do Rio Grande do Sul;
- Corredor de São Paulo;
- Corredor do Nordeste;
- Corredor da Amazônia.

5. A IMPORTÂNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

De acordo com o documento "Política Nacional de Transporte - Subsídios às suas Diretrizes" do Centro Intermodal de Estudos Nacionais em Transporte e Instituto Ferroviário de Estudos Avançados - CIENT/IFEA, datado de 1989, "A Região Centro-Oeste sofrerá certamente uma mutação significativa no seu perfil espacial. Os Estados de Goiás e Mato Grosso do Sul serão cada vez mais integrados à economia do Sudeste, embora Mato Grosso do Sul tenha um interesse crescente em aproximar-se da Bolívia e desenvolver, sobretudo com a província de Santa Cruz de La Sierra, um pólo econômico dotado de maior autonomia com relação ao Sudeste brasileiro. O Estado de Tocantins acompanhará a orientação de seus rios e, juntamente com o Oeste do Maranhão e o Sudeste do Pará, tenderá a formar um pólo econômico autônomo. O Estado do Mato Grosso, apesar de suas ainda estreitas ligações com o Sudeste, seguirá sua vocação amazônica e terá nos portos fluviais e marítimos dessa Região seus terminais de interface com o mercado internacional. Esse Estado, juntamente com Rondônia e com o Acre, terá também interesse de aproximação com a Bolívia, sobretudo com a área Norte da província de Santa Cruz de La Sierra, onde se situam extensas manchas de terras agricultáveis e a elevada potencialidade hidroelétrica do Rio Beni, oferendo, no longo prazo, condições para o desenvolvimento de um pólo econômico de maiores dimensões."

Efetivamente, a progressiva ocupação das áreas interioranas e a consolidação de um pólo econômico no planalto central estão contribuindo para uma nova configuração espacial do País. O sistema de transporte, tradicional seguidor dos fluxos de comércio interregional e internacional, necessita ser reorientado dentro do novo contexto que emerge da intensa exploração econômica do Centro-Oeste e da penetração que avança pela bacia Amazônica. Necessita, ainda, assumir paulatinamente seu papel mais nobre de indutor do desenvolvimento.

Nesse papel de indutor do desenvolvimento, o sistema de transporte estruturado em cada corredor de exportação tem conferido toda prioridade ao transporte ferroviário, em face de sua característica de menor consumo específico energético, restando à rede rodoviária o papel de alimentadora e complementadora dos troncos ferroviários.

O corredor de exportação e abastecimento Goiás/Minas Gerais/Espírito Santo, com extensa malha rodoviária e ferrovias pertencentes à Rede Ferroviária Federal e à Estrada de Ferro Vitória a Minas da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), tem seu ponto terminal no Complexo Portuário do Espírito Santo, responsável pela exportação de produtos industrializados, semi-industrializados, agrícolas (café, arroz, soja e milho), petróleo produzido em São Mateus (ES) e minério de ferro sob diversas formas, inclusive "pellets".

Da eficiência operacional desse corredor, principalmente nas áreas ferroviária e portuária, depende o sucesso do projeto agrícola implantado na região dos cerrados, voltado para a produção de grãos destinados ao consumo interno e à exportação.

Especificamente, o Corredor Centro-Leste foi solidificado como um projeto de desenvolvimento regional, somente a partir do ano de 1991. Esse início de atividades do Corredor viabilizou-se com a criação do Conselho Interestadual de Desenvolvimento do Corredor de Transportes Centro-Leste (formado pelos governos dos Estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins e do Distrito Federal) e com a conseqüente constituição do Consórcio Operacional do Corredor de Transportes Centro-Leste.

Desde então, o Corredor de Transportes Centro-Leste passou a abranger as áreas de logística de transportes, sistemas aduaneiros integrados, sistema de armazenagem, infra-estrutura de telecomunicações e de energia, além de ações coordenadas entre os planejamentos estaduais e a atração dos investimentos privados associados.

Hoje, o Corredor é constituído por 1.860 km de ferrovia, que liga os modernos portos da costa do Estado do Espírito Santo à imensa área agrícola do cerrado brasileiro. No caminho, atravessa a área industrial de Belo Horizonte, segunda em importância no País e capital do Estado de Minas Gerais. Seiscentos e sessenta quilômetros dessa ferrovia, em via dupla de Vitória até Capitão Eduardo (Grande Belo Horizonte), são operados pela Companhia Vale do Rio Doce. Esse trecho está implantado no mais alto padrão tecnológico, o que facilita o escoamento de grandes volumes de produtos a baixo custo. De Belo Horizonte até a região central do País, a Rede Ferroviária Federal opera 1.200 km de ferrovia, integrando a CVRD ao grande celeiro de grãos de todo o País.

Apesar de toda essa infra-estrutura básica, há décadas implantada, o Corredor Centro-Leste vinha funcionando apenas como um grande corredor de minério de ferro e produtos siderúrgicos de Belo Horizonte para Vitória – todas as outras cargas eram marginais dentro desse eixo de desenvolvimento. Hoje, após a constituição do Consórcio do Corredor Centro-Leste, todas as ações do Corredor são integradas e trabalhadas como um sistema – com tarifas *door to door*, contratos operacionais ponta a ponta, *pool* de equipamentos, utilização conjunta de pátios e terminais operacionais e tráfego mútuo – o que muito tem contribuído para o incremento substancial de cargas movimentadas no Corredor.

Essas ações integradas somam-se às facilidades portuárias existentes na costa do Espírito Santo, onde existem diversos portos de elevado padrão operacional, tais como: o Porto de Tubarão, da CVRD, embarcando minério de ferro e grãos; o Porto de Ubu, da SAMARCO, operando com minério de ferro, madeira e já se aparelhando para outras cargas; o Porto de Barra do Riacho, da Aracruz Celulose, embarcando papel e celulose; o Porto de Praia Mole, operado pela CST e CVRD, trabalhando com produtos siderúrgicos e carvão; e os Portos de Vitória/Vila Velha, administrados pela Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), trabalhando com produtos siderúrgicos, grãos, mármore e granito, café, cacau, gusa, papel e automóveis, operando também com cargas conteinerizada em geral.

Em termos gerais, algumas ações têm impulsionado o desenvolvimento do Corredor Centro-Leste, com o incentivo e o apoio do Consórcio e do Conselho Interestadual do Corredor Centro-Leste, além do suporte político da Frente Parlamentar do Corredor, formada por 132 parlamentares dos estados que participam do Conselho. Destacam-se algumas dessas ações:

- abertura do Porto de Tubarão à movimentação de grãos, em associação com a iniciativa privada, que financiou um moderno sistema de armazenagem, elevando a capacidade estática do Complexo Portuário do Espírito Santo de 70.000 t a 335.000 t;

- aprovação junto à Receita Federal de três Estações Aduaneiras de Interior (EADI) e um Terminal Retroportuário Alfandegário (TRA);

- atração de investimentos privados ao longo de todo o Corredor, da ordem de R$ 300 milhões, em sistemas de armazenagem, terminais operacionais multimodais, recuperação de locomotivas em troca de fretes futuros, sistemas aduaneiros e modernização de equipamentos de apoio operacional;

- promoção de Oportunidades de Negócios em comércio exterior e investimentos, viabilizadas por meio de dezoito Acordos Internacionais, firmados entre o Consórcio do Corredor Centro-Leste, Portos Internacionais e empresas internacionais privadas, que representam o Corredor Centro-Leste nos diversos Corredores Internacionais.

Como ações representativas do cenário atual, menciona-se a Desregulamentação da Área Portuária, Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e as ações dela decorrentes, como a criação do Órgão Gestor da Mão-de-obra, as privatizações da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a privatização da área portuária, por meio de concessões de serviços públicos, como arrendamentos de terminais.

Com relação à questão da área portuária, algumas ações têm sido adotadas pelo Consórcio do Corredor Centro-Leste, com a criação de um

Comitê de Municípios e Cidades Portuárias. Ao Comitê cabe a discussão e o planejamento, em parceria com o Consórcio, da necessária integração Porto-Município, da infra-estrutura de acessos viários, de energia, de telecomunicações e da proteção do meio ambiente, entre outras ações necessárias ao desenvolvimento integrado do Porto. Desse Comitê, participam, além dos municípios do Estado do Espírito Santo, as cidades de Pirapora (MG), Juazeiro (BA) e Petrolina(PE), em função do desenvolvimento do eixo do Rio São Francisco associado ao Corredor Centro-Leste, que faz em Pirapora uma integração hidroviária.

Institucionalmente, é importante enfatizar que todas as atividades do Corredor Centro-Leste têm sido apoiadas pelos Ministérios dos Transportes, pelo Ministério das Relações Exteriores e pela Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República (SAE).

6. A COMPANHIA VALE DO RIO DOCE

6.1. ASPECTOS GERAIS

A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), definida, na audiência de 7 de maio de 1996, como uma empresa formada a partir de uma unidade central que é a exploração do minério de ferro, tem uma série de atividades minerais complementares, exploradas na província mineral de Carajás, e uma vertente cada vez mais importante ligada a atividade florestal de papel e celulose. A Companhia conta com uma infra-estrutura de transportes extremamente eficiente, tanto na parte de transportes ferroviários como na parte de movimentação portuária e transportes marítimos.

Em depoimento na Comissão, o Senhor Francisco José Schetino, presidente da CRVD complementa que, em seu início, a Companhia exercia apenas as atividades que lhe eram próprias, passando por um período híbrido entre 60 e 70, quando foram criadas várias empresas estatais. Nos anos 70 e 80 a Vale, segundo o depoente, "começaria a ter empresas das quais ela era minoritária, contando atualmente com sessenta empresas".

Para os dirigentes da CVRD, a idéia de aproveitamento econômico dos cerrados, surgiu das considerações relativas à simultaneidade de investimentos de caráter público, com vistas a uma melhor utilização do fator mais escasso em nosso País, que é o capital.

Do exposto, fica claro que a atuação da Vale, como agente do desenvolvimento econômico, esteve profundamente relacionada com a ideologia de atuação do Estado em suas diferentes fases. Assim, a atualização dos trabalhos desenvolvidos pela Comissão de 1985 está profundamente relacionada às mudanças no papel do Estado no período. De fato, a alteração fundamental se deu no papel que o Estado desempenha na economia. Nesse curto espaço de tempo, o Estado deixou de ser mentor e propulsor do desenvolvimento econômico, para ser um gestor da sempre delicada e conflitante relação entre o capital e o trabalho. Observe-se, pois, que o Estado não é mais o grande empreendedor, o tocador de obras, o principal acionista de empresas gigantescas. Essa missão fica para os investidores privados, enquanto o Estado volta-se mais para as funções que lhe são peculiares saúde, educação e segurança aos cidadãos. Dessa forma, ao invés do Estado empresário, tem-se, hoje, o Estado regulador. (Ata da Reunião em Goiânia, realizada no dia 3 de junho de 1996)

Sobre o papel da Vale no desenvolvimento regional, acolhe-se aqui as importantes considerações feitas em depoimento à CEEPACE (1985) o Senhor Eliezer Batista, então presidente da CVRD, nas quais registra que o transporte pela ferrovia, de 104 milhões de toneladas, é pequeno no sentido do interior. "Isto nos permite estabelecer fretes muito baixos nessa direção, promovendo a industrialização das áreas interioranas com insumos de que não dispõem. Hoje, estamos transportando enxofre para a Usina de Fertilizantes em Uberaba. Esse enxofre é considerado como carga de retorno. O mesmo ocorre com o carvão para a indústria siderúrgica, e com o carvão para a indústria cimenteira em Minas Gerais. Isso nos permite estabelecer fretes extremamente baratos, capitalizando na economia de escala operacional que já temos com o minério, sem termos prejuízo. Esse fato nos permite obter, com tais cargas, lucros marginais, porém, extremamente compensadores, que nos facultam, ainda assim, transportar toneladas adicionais sem nenhum subsídio."

Observe-se que, historicamente, no processo de desenvolvimento, a exploração de minerais gerou entraves, sem criar estruturas econômicas e sociais capazes de promover a diversificação necessária à manutenção do desenvolvimento econômico e social, após o esgotamento das jazidas. Esse mesmo processo tende a reforçar as estruturas existentes, reduzindo as possibilidades de desenvolvimento endógeno nas áreas de atuação. Tanto nos depoimentos de 1985 como nas audiências públicas realizadas por esta Comissão, confirmou-se a preocupação da Vale em diversificar sua atuação, como forma de sobrevivência econômica e de incentivo ao desenvolvimento regional.

Dessa forma, a questão fundamental, ao se analisar a influência da Vale nas regiões onde atua, consiste na verificação do impacto de suas ações no desenvolvimento da região e, conseqüentemente, na geração de empregos e no aumento da renda e da produção econômica. A título de exemplo, note-se que o Corredor Centro-Leste foi, inicialmente, idealizado com base na ferrovia transportadora de minério, que permitia o transporte de outros produtos a custos reduzidos e uma receita marginal satisfatória para a empresa. Teoricamente, tal ação permitiria o transporte da produção e dos insumos a custos ainda mais reduzidos, gerando incentivos ao desenvolvimento da indústria e da agricultura nas demais regiões.

6.2. MEIO AMBIENTE

No ano de 1996, foi divulgado pela mídia que a Vale seria processada pela prefeitura de Itabira, Minas Gerais, com solicitação de uma indenização de aproximadamente 1 bilhão de reais, com a alegação de que a exploração teria causado sérios problemas sociais e ambientais no Município. Na realidade, temia-se que, com o esgotamento do minério, a região pudesse enfrentar graves problemas econômicos e sociais.

Aparentemente, àquela época, a notícia da privatização da Vale, e a conseqüente redução nos financiamentos para projetos locais, motivou a ação, pois a empresa tem atuado como poderoso fator de desenvolvimento, alocando uma média de US$ 6 milhões/ano no financiamento de projetos nos municípios em que desenvolve suas atividades (desde 1954 esse montante foi de US$ 260 milhões, conforme depoimento do presidente do BNDES nesta Comissão, em 07 de maio de 1996).

6.3. PRIVATIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

O depoimento do Sr. Luiz Carlos Mendonça de Barros nesta Comissão, em 07 de maio de 1996, buscou esclarecer as razões pelas quais a Vale, uma empresa eficiente, deveria ser privatizada. Basicamente, apresentou os seguintes argumentos a favor da privatização: "o primeiro diz respeito ao futuro da Vale, considerando que, para ser eficiente e competitiva no mercado global atual, a empresa precisaria ter como seu controlador alguém com condições e recursos suficientes para fazer frente a demandas de investimento futuro. Apontou para uma série de limitações de natureza operacional, processual e administrativa, às quais estão sujeitas as empresas públicas no Brasil, que colocariam a Companhia Vale do Rio Doce em desvantagem em relação às empresas mineradoras mundiais. Como exemplo, citou que a empresa estatal no Brasil é obrigada a ter suas aplicações financeiras realizadas no Banco Central, a taxas inferiores às taxas de mercado. Só essa limitação imporia à Companhia uma perda, em relação a empresas privadas, da ordem de US$ 80 milhões por ano".

O segundo argumento destacou o ponto de vista do controlador da Companhia Vale do Rio Doce, que é o Estado brasileiro. Segundo o expositor, a participação na Vale do Rio Doce, com recursos imobilizados de

cerca de R$ 4,5 a R$ 5 bilhões, propicia ao Estado retorno financeiro entre 1% a 1,5% ao ano. Considerou que seria mais importante e rentável, em termos econômicos e sociais, para a sociedade brasileira, que esses recursos fossem investidos para suprir a deficiência do País em infra-estrutura, especialmente na área de transporte, para o que são insuficientes os recursos fiscais. Sugeriu ainda que os recursos advindos da venda da CVRD poderiam ser utilizados na solução de problemas fundiários, inclusive na aquisição de terras para assentamentos rurais, salientando que os maiores conflitos ocorrem, coincidentemente, nas áreas em que a própria Vale do Rio Doce atua. (Relatório da reunião da Comissão em 07 de maio de 1996)

Para finalizar, entre os principais argumentos estaria um conjunto de restrições decorrentes de legislação e normas estabelecidas pelo próprio governo brasileiro, que impediriam a competição da empresa no mercado internacional.

Ainda na mesma reunião da Comissão, o Presidente do BNDES, Dr. Luis Carlos Mendonça de Barros, ao falar da privatização da Vale, reconhecendo sua atuação no desenvolvimento regional, menciona aspectos estratégicos a serem considerados, entre eles a manutenção de investimentos regionais, através da criação de um Fundo "com um valor atuarial estimado dos resultados futuros da empresa e da sua distribuição para esse fim."

Dos depoimentos colhidos na Comissão Especial, pode-se extrair a confirmação de que os investimentos da Vale garantiram o início do processo de desenvolvimento nas regiões analisadas e, mesmo não considerando nesse momento aspectos puramente econômicos, como a avaliação das jazidas e do patrimônio, caberiam questionamentos sobre o impacto da privatização no processo de desenvolvimento da região.

Um aspecto importante a ser considerado na discussão sobre privatização está contido no documento apresentado pelo Sr. Luiz Carlos Mendonça de Barros, Presidente do BNDES, por ocasião de seu depoimento em 07 de maio de 1996, sobre a possibilidade de utilização dos recursos do governo imobilizados na empresa: "investimentos em infra-estrutura econômica básica, inclusive nas regiões onde opera hoje a Vale do Rio Doce, em alguns casos, são obras necessárias para a iniciativa privada, que já existe na região, possa florescer ainda mais. Em outros, são obras necessárias para viabilizar o aparecimento da atividade econômica privada. No primeiro caso, temos áreas como o Sul do Maranhão e Piauí, onde a exploração agrícola com grãos já atingiu níveis bastante sofisticados e que, na falta de transporte e energia adequados, poderá ficar inviável a curto prazo. No segundo caso, estão obras no extremo norte, fundamentais para integrar nossa economia com o chamado Grupo Andino, principalmente a Venezuela. A imagem que podemos usar aqui é a de se vender a Vale do Rio Doce para que muitas outras Vales do Rio Doce possam ser criadas, capazes de alavancar nosso crescimento econômico, principalmente nas regiões onde, hoje, atua a empresa".

Essa visão, embora proveniente de fontes envolvidas com a nova concepção do papel do Estado, considera ainda o Estado como indutor do desenvolvimento, talvez por entender ser a poupança interna insuficiente para gerar os investimentos necessários em termos de infra-estrutura.

Ainda sobre a privatização, deve ser lembrado que o processo é bastante complexo e que dificuldades são esperadas. A título de exemplo, o valor de R$ 60 milhões advindo do leilão da ferrovia, no trecho de Bauru até Corumbá, foi considerado insuficiente em relação ao investimento já existente.

Outro ponto alvo de críticas dos parlamentares da Comissão foi a alteração do traçado original da Ferrovia Leste-Oeste. Conforme depoimento do Sr. Paulo Vivacqua, Presidente do Consórcio do Corredor Centro-Leste, "a Ferrovia Leste-Oeste (...) tinha um sentido estratégico muito interessante: ligava Pirapora, mais ou menos a Goiânia, a Cuiabá, Porto Velho e Acre; ligava o Rio São Francisco ao Rio Tocantins, ao Rio Araguaia, ao Rio Madeira e ao Rio Paraguai. Ela cruza as cabeceiras de todos esses rios. Essa ferrovia tem que ser restituída ao seu traçado original. O traçado foi modificado. É um traçado competente, sem dúvida, mas é outro. O nosso traçado cruza Goiás pelo seu meridiano, pelo seu paralelo, pelo centro, e é absolutamente essencial que retomemos esse traçado." Esse tipo de problema, referente ao controle do Estado sobre atividades privadas, quando envolvidas em assuntos de importância estratégica, merece atenção especial, inclusive do ponto de vista legisl[illegible]o".

7. LINHAS FERROVIÁRIAS

As principais linhas ferroviárias, componentes do Corredor do Centro-Leste, com suas características físicas e operacionais (dados de 1995), são as seguintes:

– Brasília - Araguari - Belo Horizonte

Essa rota tem 1.250 km, e o subtrecho Brasília-Araguari é comum aos corredores do Centro-Leste e de Santos. A linha apresenta rampa máxima de 3,9 %, no sentido de importação, e de 2,9 %, no de exportação, e raio mínimo de 74,6 m. O estado de conservação é ruim numa extensão de 180 km do subtrecho Ibiá-Garças de Minas, regular no segmento de 245 km entre Brasília e Roncador Novo e bom no restante da linha.

– Ramais de Anápolis-Roncador Novo, Catalão-Goiandira e Ibiá-Uberaba

Esses três ramais ferroviários são particularmente importantes na movimentação de grãos e fertilizantes. O ramal Anápolis-Roncador Novo tem 174 km, com rampa máxima de 2,3 % nos dois sentidos e raio mínimo de 150 m. O trecho mostra-se deficiente em 44 km e regular no restante da linha. O trecho Catalão-Goiandira apresenta rampa máxima de 2,2 % nos dois sentidos e raio mínimo de 904 m, com boas condições de conservação. O ramal Ibiá-Uberaba tem rampa máxima de 2,3 %, raio mínimo de 107 m, e seu estado geral é precário.

– Belo Horizonte (Capitão Eduardo)-Vitória

Essa ligação ferroviária, com 671 km, operada pela Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), é constituída de um subtrecho em linha singela entre Capitão Eduardo e Engenheiro Costa Lacerda e de outro, em linha dupla, dessa estação até Vitória. Sua conservação é muito superior à das demais ferrovias brasileiras. Entretanto, o trecho Capitão Eduardo-Costa Lacerda apresenta condições de traçado desfavoráveis. Está em construção uma variante entre Gongo Soco e Costa Lacerda. No restante da linha, a rampa máxima é de 0,3 %, no sentido de exportação, e de 2,1 %, no sentido contrário, e raio mínimo de 143 m.

– Pirapora-Sete Lagoas-Capitão Eduardo

Esse segmento, com 416 km de extensão, poderá assumir, futuramente, significativa importância no escoamento de granéis agrícolas produzidos no oeste da Bahia e na região do Planalto Central, caso sejam viabilizados o transporte pelo rio São Francisco e a implantação da ferrovia entre Pirapora e Unaí, planejada pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). O trecho tem rampa máxima de 2,0 % nos dois sentidos e raio mínimo de 100 m. O estado de conservação é precário entre Pirapora e Corinto, estando em recuperação o subtrecho Sete Lagoas-Capitão Eduardo.

Os principais terminais de carga e descarga (pontos de transbordo caminhão, vagão com moegas, balanças e silos ou armazéns) estão localizados em Almeida Campos, Ibiá, Araguari, Patrocínio, Catalão, Jardim do Ingá, Brasília, Engº Castilho e Inspetor Quirino.

8. SISTEMA PORTUÁRIO

O transporte de produtos no âmbito do Corredor do Centro-Leste apresenta, segundo estudo da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), um esquema operacional que demonstra, com clareza, a importância do binômio ferrovia-porto na movimentação de carga via Corredor, com apoio do Complexo Portuário do Espírito Santo:

- exportação de minério de ferro das minas da Companhia Vale do Rio Doce pelo porto de Tubarão;
- exportação de produtos siderúrgicos da Usiminas e da Companhia Siderúrgica de Tubarão pelo porto de Praia Mole;

- escoamento da soja em grãos a partir de terminais ferroviários particulares, localizados nos municípios de Ibiá, Patrocínio, Araguari, Catalão e no Distrito Federal, até o porto de Tubarão;

- transporte da soja em grãos, por rodovia, para as indústrias de processamento localizadas em Araguari, Luziânia, Anápolis e no Distrito Federal e escoamento do farelo produzido, por meio dos terminais ferroviários, até os portos de Vitória;

- importação de trigo pelo porto de Capuaba, em Vitória, e transferência, via terminal ferroviário, para moinhos em Belo Horizonte;

- transporte de fertilizantes, principalmente de fosfato, entre o terminal da Arafertil, em Araxá, e cidades dos estados de São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul, utilizando o complexo portuário de Vitória.

8.1. COMPLEXO PORTUÁRIO DO ESPÍRITO SANTO

O Complexo Portuário do Estado do Espírito Santo compõe-se basicamente do Porto de Tubarão, do Complexo Portuário de Vitória, o qual compr ende o porto de Vitória, e os cais de Atalaia/Paul e de Capuaba, e dos termina e uso privativo de Praia Mole, Barra do Riacho, Regência e Ponta Ubu. Esses dois últimos, que movimentam derivados de petróleo e minério de ferro, respectivamente, não serão analisados por terem importância relativamente pequena no desenvolvimento do corredor.

8.2. O COMPLEXO PORTUÁRIO DE VITÓRIA

O Complexo Portuário de Vitória é composto pelo porto de Vitória e pelos cais de Atalaia/Paul e de Capuaba. O porto de Vitória está localizado à margem direita do braço do estuário de Santa Maria, que separa a ilha de Vitória do continente. O acesso marítimo é realizado por um canal natural, na entrada do estuário de Santa Maria, estendendo-se por aproximadamente 7,5 km com largura variando de 75 a 315 m e profundidade média de 13 m em águas mínimas.

Os principais acessos rodoviários constituem-se de trechos da BR-101 e da BR-262. Os acessos ferroviários se fazem pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), de propriedade da Companhia Vale do Rio Doce, e pela SR-8, da RFFSA.

O cais de Capuaba tem uma extensão de 845 m e calado variando de 7,8 a 11,5 m. Localiza-se na baía de Vitória, sendo servido por acessos ferroviários, em bitola métrica, tanto pela CVRD como pela RFFSA. Dispõe de uma rampa para navios *roll-on/roll-off* e três berços, com profundidade de quase 12 m, equipados com guindastes de pórtico para 40 t.

O Complexo Portuário de Vitória opera carga geral, produtos siderúrgicos e granéis sólidos e líquidos. Em 1994, movimentou cerca de 5,4 milhões de toneladas de cargas, entre elas 458 mil toneladas de trigo.

O cais de Atalaia é operado pela CVRD na movimentação de ferro-gusa e minério de ferro. O cais do Paul, com extensão de 160 m e calado máximo de 9,8 m, é utilizado no embarque de ferro-gusa e no desembarque de carvão mineral com destino à Usiminas.

A área conta com armazém de 8.000 m², destinado a carga geral e produtos siderúrgicos, dois silos para cereais, sendo um vertical e o outro horizontal, de capacidades, de 48 mil e 40 mil toneladas, respectivamente, além de três pátios descobertos para contêineres, granéis sólidos e carga geral, com total de 120.000 m².

O Complexo é administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA).

8.3. O PORTO DE TUBARÃO

O porto de Tubarão está localizado na Ponta de Tubarão, no extremo norte da praia de Camburi, na baía do Espírito Santo. Trata-se de um porto de uso privativo, especializado na exportação de minério de ferro, construído pela Companhia Vale do Rio Doce, na área da Administração do Porto de Vitória.

O acesso rodoviário ao porto é feito pela BR-101, para as ligações com o norte e o sul do País, e pela BR-262, para as conexões com a Região Centro-Oeste. Já acesso ferroviário é feito pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), em bitola métrica e linha dupla até o porto. A conexão com a SR-8 da RFFSA é feita entre as estações Pedro Nolasco, da EFVM, e Vitória, da RFFSA. O acesso marítimo se faz por um canal com 3.300 m de comprimento e 300 m de largura.

Com relação às instalações de armazenagem, o porto é fundamentalmente exportador de minério de ferro, não sendo dotado de nenhum sistema de recebimento de cargas. Para a exportação de grãos, entretanto, foram construídos, pela iniciativa privada, dois armazéns graneleiros e quatro silos horizontais e feita a adaptação do Píer nº 1, com capacidade de escoamento para 1,5 milhões de toneladas de grãos/ano.

O Porto de Tubarão, devido à sua profundidade, pode operar com navios *cape size*, isto é, com capacidade superior a 120 mil toneladas, o que garante ao Corredor a possibilidade de praticar valores mais baixos de frete marítimo para suas mercadorias no comércio exterior.

8.4. TERMINAIS DE USO PRIVATIVO DE PRAIA MOLE E BARRA DO RIACHO

O Porto de Praia Mole localiza-se na Baía do Espírito Santo, na extremidade norte da praia de Camburi, em área contígua a Ponta do Tubarão. Já o Porto de Barra do Riacho localiza-se no centro do litoral do estado do Espírito Santo, distando 25 km da cidade de Aracruz.

Os acessos rodoviários são feitos pelas rodovias ES-080, BR-262, que liga Belo Horizonte a Vitória, e BR-101. O acesso ferroviário é feito pela Estrada de Ferro Vitória a Minas, da CVRD, que se conecta à malha da SR-8, da RFFSA, ambas em bitola métrica.

O Porto de Praia Mole tem barra com largura de 500 m e profundidade mínima de 26 m. O canal de acesso tem comprimento e largura com 500m e profundidade de 22,5 m.

O ingresso ao Porto de Barra do Riacho é limitado pelas extremidades dos molhes de proteção norte e sul, distantes entre si 150 m. A profundidade no local é de 11,30 m. O canal de acesso tem comprimento de 500 m, largura de 150 m e profundidade de 11,5 m.

No Porto de Praia Mole, o terminal de carvão da CVRD compreende um pier com 730 m, permitindo atracação em dois berços na face interna, com profundidade de 17 m, e um pátio descoberto, para carvão comportando 750 mil toneladas. O cais de produtos siderúrgicos do consórcio CST/ Usiminas/ Açominas oferece três berços perfazendo 638 m, com profundidade de 14,5 m, possuindo dois armazéns com área total de 9.400 m2, e um pátio descoberto de 500 mil toneladas de capacidade.

No Porto de Barra do Riacho, as instalações consistem em um cais de um berço, com 230 m, um armazém de 12.000 m2, para celulose e um pátio descoberto com 385.000 m2.

Os portos de Praia Mole e de Barra do Riacho, incorporando apenas terminais de uso privativo, são assim gerenciados: em Praia Mole, o terminal de produtos siderúrgicos, pelo condomínio que reúne as Siderúrgicas de Tubarão (CST), Usiminas e Açominas, e o terminal para carvão pela Cia.

Vale do Rio Doce (CVRD); em Barra do Riacho, o terminal de celulose, pela Portocel – Terminal Especializado de Barra do Riacho.

8.5. FLUXO DE CARGAS NO TRANSPORTE MARÍTIMO

O porto de Vitória movimentou, em 1994, no cais público, 3,2 milhões de toneladas de cargas e, fora do cais, nos terminais arrendados pela CODESA a terceiros, 2,2 milhões de toneladas, que responderam, respectivamente, por 59% e 41% do movimento total do porto, 5,4 milhões de toneladas.

No mesmo período, no porto de Tubarão, foram movimentadas as seguintes cargas:

- cargas exportadas, em toneladas: minério de ferro: 32.850 mil; farelo de soja: 404 mil; ferro-gusa: 67 mil; pellets: 22 mil; soja em grãos: 509 mil; outros granéis sólidos: 31 mil.

- cargas embarcadas, em toneladas: ferro-gusa: 29,7 mil; minério de ferro: 2.450 mil; pellets 832 mil; outros granéis líquidos: 395 mil.

Igualmente, no porto de Praia Mole:

- cargas importadas, em toneladas: carvão: 7.800 mil; coque: 587 mil; fertilizantes: 78 mil; manganês: 5,5 mil; produtos siderúrgicos: 22,7 mil; outras: 7,8 mil.

- cargas exportadas, em toneladas: produtos siderúrgicos: 5.860 mil; granéis: 25,6 mil; outras: 7 mil.

- cargas desembarcadas, em toneladas: fertilizantes 11,5 mil; manganês: 109 mil, minério de ferro: 678 mil; outras: 5 mil.

- cargas embarcadas, em toneladas: produtos siderúrgicos: 6,3 mil; outros granéis: 6 mil; outras 0,2 mil.

No porto de Barra do Riacho:

- cargas exportadas, em toneladas: celulose: 1.350 mil; outras: 0,2 mil.

- cargas desembarcadas, em toneladas: sal: 100 mil.

8.6. DISFUNÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO

De acordo com levantamentos feitos sobre o Corredor Centro-Leste, as principais disfunções observadas no sistema portuário são localizadas no complexo de Vitória e decorrem, fundamentalmente, do baixo nível organizacional e financeiro observado na Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA). Essas disfunções podem assim ser resumidas:

- mão-de-obra superdimensionada, tanto na estiva como na capatazia, acarretando elevação dos custos no manuseio das cargas;

- operação portuária descoordenada, uma vez que o ciclo operacional da movimentação de cargas apresenta comandos distintos de estiva e capatazia;

- estrutura tarifária ainda não condizente com a planilha de custos do porto;

- inadequação e deterioração das instalações, elevando o custo das operações e conduzindo a riscos de acidentes;

- deficiência na movimentação de cargas, devido, principalmente, à obsolescência dos equipamentos, com altos custos de manutenção;

- deficiência nas áreas de estocagem para cereais, prejudicando o atendimento da crescente demanda oriunda do centro-oeste do País;

- impedimento na entrada de navios de maior calado, devido ao assoreamento e à existência de rochas no canal de acesso e na bacia de evolução do porto de Vitória.

As disfunções observadas em Vitória, na verdade, ocorrem praticamente em todo o sistema portuário brasileiro, sob responsabilidade das companhias docas. Apesar da promulgação da Lei 8.630, em 1993, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, muito pouco foi feito no sistema portuário brasileiro para alterar essa situação, traduzida para a sociedade sob a forma de altos custos, com reflexos que se estendem por todo o sistema de transportes do País.

Ao operar de forma cara e ineficiente, os portos praticamente inibem a cabotagem ao longo da costa brasileira, particularmente no segmento de carga geral. Os altos custos portuários provocam graves distorções na matriz modal de transportes, revelando participação expressiva de caminhões na movimentação de cargas pesadas.

Isso é verdade também para os portos do Espírito Santo. Se observarmos os fluxos descritos anteriormente, podemos ver que na cabotagem predominam os granéis, cargas que, embora necessitem de equipamento mais sofisticados para a sua movimentação, têm uma logística de transporte mais simples que a da carga geral, e praticamente independem da mão-de-obra portuária.

Levantamentos feitos pelo Ministério dos Transportes mostram que, na cabotagem, o custo portuário para os granéis representam cerca de 20 a 25% do custo total, ao passo que na carga geral, mesmo em contêineres, essa participação chega aos 55%, o que inviabiliza sua execução.

Desde meados de 1995, o Ministério dos Transportes vem implantando um programa de desestatização no setor portuário brasileiro, baseado em três linhas básicas:

- concessão dos portos antes administrados diretamente pela extinta PORTOBRÁS à iniciativa privada (Itajaí, Cabedelo, Porto Velho, Manaus, Laguna, Maceió e Estrela);
- arrendamento de áreas e instalações à iniciativa privada, nos demais portos, e
- reestruturação das administrações portuárias das Cias. Docas, transformando-as em gestoras de patrimônio, ficando a operação a cargo de empresas privadas.

A essas três linhas soma-se uma quarta, que já vinha sendo anteriormente desenvolvida, de autorização aos terminais de uso privativo para operarem com cargas de terceiros, aumentando a competição no sistema portuário.

O Complexo Portuário do Espírito Santo enquadra-se na primeira e na segunda linha mencionada.

A operação portuária por grupos privados enfrenta problemas, decorrentes de falta de sintonia na esfera do Governo Federal. Dentro do programa de desestatização, o Ministério dos Transportes autorizou a operação de cargas de terceiros em terminais de uso privativo, visando ao aumento dos níveis de descentralização e de competitividade nas atividades portuárias. Essas autorizações, no entanto, necessitam ser complementadas pelo alfandegamento de suas áreas portuárias pela Secretaria da Receita Federal, para poderem de fato funcionar. No entanto, a título de exemplo da morosidade do processo, a Receita Federal só assinou os atos declaratórios que possibilitam a operação com cargas de terceiros nos terminais de uso privativo do Porto de Tubarão em julho de 1996 – quase três anos após a autorização conferida pelo Ministério dos Transportes.

9. CONSÓRCIO DO CORREDOR CENTRO-LESTE

Os Governadores dos Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais, Espírito Santo e do Distrito Federal, reunidos na

cidade de Vitória, em 22 de outubro de 1991, instituíram o Conselho Interestadual de Desenvolvimento do Corredor de Transportes CENTROLESTE, com a finalidade de dinamizar a interligação da Região Centro-Oeste aos portos capixabas, tendo em vista a deficiência no escoamento da produção agrícola do cerrado e no abastecimento da região, afetando negativamente a economia dos referidos Estados. Em 2 de julho de 1992, o Estado de Tocantins integrou-se ao mencionado conselho.

Em 1º de abril de 1993, foi constituído o Consórcio Operacional do Corredor de Transportes CENTROLESTE, integrado pelas diversas empresas de transporte, comercialização, manuseio e estocagem de bens diversos, destinados aos mercados interno e externo.

Conforme depoimento do Sr. Paulo Augusto Vivacqua, o Consórcio do Corredor Centro-Leste é uma sociedade privada sem fins lucrativos, "cujo objetivo é gerar empregos, em grande número, na parte central do Brasil e promover uma mudança no padrão de fluxos migratórios internos do Brasil, em direção a esta região central. (...) Hoje, as funções vitais desse consórcio são: manter e ampliar o apoio político empresarial ao nosso movimento de desenvolvimento para o centro do Brasil; estimular o comércio e investimento entre a Região, o Brasil e o mundo; integrar o corredor de transporte ao planejamento regional, no âmbito federal e estadual, fazendo com que haja sinergias em escala cada vez maior; incentivar constantemente o aperfeiçoamento dos sistemas de transporte, energia, e telecomunicações de toda essa Região".

O depoente considera que o aumento da população mundial, notadamente nos países do terceiro mundo, juntamente com os processos de crescente urbanização e desigualdade, local e internacional, colocam o Brasil em posição privilegiada no que se refere à produção de alimentos na região do cerrado. Menciona também a crescente escassez de terra arável e de água; no âmbito internacional, e considera que "o Brasil é aquinhoado com uma enorme mancha vermelha, que é a região do cerrado, muito vazia ainda, ao lado de manchas populacionais grandes. Há regiões menos desenvolvidas e mais desenvolvidas, com escassa interação ainda entre as mesmas, porque nos faltam transportes adequados. O custo do transporte interno, como sabemos, é um dos mais altos do mundo: o dobro do custo do Canadá, da Rússia, da China e 60% superior ao custo americano. É alto demais para as nossas longas distâncias. Por isso, o interior fica vazio, apesar de tão rico: a mancha vermelha demonstra a região dos cerrados, que é bem maior do que a maior parte da Europa. É uma região fértil, com água, energia, sol e clima bom, enquanto há, em todo o mundo, escassez crescente de alimentos e de água".

Adicionalmente, o Consórcio busca associar "a base física aos mercados, aos investidores, por intermédio de ligações físicas, ligações informacionais – telecomunicações e informática – e por acordos de mercado, acordos internacionais, acordos de comércio, continuamente efetivados pelo Consórcio do Corredor Centro-Leste.

Relativamente à Rede Ferroviária Brasileira, o presidente do Consórcio a descreveu como um fator importante de integração nacional, projetado com base nos 1.800 km de ferrovia já existente. O sistema ferroviário, implementado entre 1986 e 1990, promove a integração entre o Corredor e o Sudeste e o Projeto Carajás faz uma ligação desse sistema com o porto de São Luís, no Maranhão. Cita-se, ainda, como realizações do projeto de integração, a concessão pioneira de exploração de ferrovia ao setor privado e a construção do trecho inicial da Ferrovia Norte-Sul.

A economia, em relação aos fretes, caso essa integração ferroviária fosse completa, "seria de mais de US$1,5 bilhão por ano; seria, se essas ferrovias fossem construídas. Portanto, se tais ferrovias existissem hoje, pagaríamos todo esse investimento em um curto espaço de tempo, talvez em menos de uma década". Estimou o presidente do Consórcio que uma redução de 20 a 30% nesses custos representaria a quantia necessária para pagar investimentos a curto prazo.

A expectativa com relação a essa malha é de que, com a privatização, haverá maior dinamismo no apoio do projeto global. "Os portos do Espírito Santo são muito modernos, e a maior parte deles é privatizada. Todos eles, graças ao movimento do Corredor Centro-Leste, estão se expandindo. Neste momento, estamos iniciando uma campanha para atrair investidores dos Estados de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais. Queremos investimentos em um grande porto no Espírito Santo, um porto que pretendemos desenvolver com os empresários do interior. A parte institucional já está concebida, a parte física já, basicamente, constituída; agora vamos iniciar uma campanha em Belo Horizonte, Goiânia, Brasília, Cuiabá e Campo Grande, para angariar investidores."

Em termo de desenvolvimento regional, é importante mencionar-se uma outra iniciativa que envolve o Corredor: a associação com o Peru, que prevê o cruzamento dos Andes, a baixa altura, pelo norte do Peru, ligando o interior do País a um porto profundo em Bayóvar. Esse projeto peruano se alinha à Ferronorte e à ferrovia do Leste-Oeste, colocando o interior do Peru e o oeste do Brasil dentro da Bacia do Pacífico, que é a região do Globo que mais cresce economicamente.

Pelo depoimento do Senhor Paulo Vivacqua, depreende-se que há intenção de trabalhar pelo desenvolvimento do Rio São Francisco, que liga a Região Centro-Leste à malha do Nordeste, e pelo desenvolvimento da Ferrovia Transversal Nordeste, que "ligará a região verde do Brasil à região seca do Nordeste e que, com alguns ramais, irrigará todo o Nordeste com os produtos dessa região verde e com os minerais de Carajás, ajudando poderosamente a base da economia do Nordeste."

10. TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO CORREDOR CENTRO-LESTE

10.1. INTRODUÇÃO

Em reprodução do depoimento do Senhor Ministro dos Transportes, Elizeu Padilha, na reunião da Comissão Especial em Itumbiara, enfatiza-se as perspectivas para o setor:

"A conjuntura de escassez de recursos públicos para os investimentos necessários transforma o trabalho político de busca de soluções para atender às enormes carências em um árduo exercício de conciliação, posto que o problema não é setorial, mas atinge toda a estrutura pública, principalmente e inclusive aquelas áreas intrinsecamente ligadas à função estatal, em que, teoricamente, não deveríamos conviver com carências: áreas da saúde, da educação, da segurança e da seguridade. Nesse contexto, o Ministério dos Transportes vem implementando o mais ambicioso programa de descentralização já vivenciado no setor, explorando todas as alternativas possíveis, buscando as fontes de financiamento disponíveis.

Particularmente para o setor rodoviário, as ações do Ministério dos Transportes voltam-se agora para a descentralização e ampliação do programa de concessões de rodovias, viabilizando de forma efetiva, com essas concessões, o pleno desenvolvimento, o almejado desenvolvimento no sistema rodoviário nacional.

10.2. A MALHA RODOVIÁRIA DO CORREDOR

Na malha rodoviária básica do Corredor, destacam-se as BR-040, BR-060, BR-070, BR-153 (conectada à BR-50, em território mineiro), BR-163, BR-174, BR-262 e BR-364 como principais ligações entre pólos. O modal rodoviário tem grande importância para o abastecimento interno, com deslocamentos de carga sob forma pulverizada, em pequenos volumes, não havendo maior destaque para qualquer das rotas.

As novas alternativas de transporte intermodal, com aproveitamento das principais rodovias do Corredor, têm-se consolidado e foram objeto de importantes reuniões no âmbito da Comissão Especial. Entre elas, menciona-se a reunião realizada na cidade de Itumbiara, sul de Goiás, no mês de agosto de 1997, em cuja audiência pública foi discutida a duplicação da

rodovia Goiânia-São Paulo, no trecho de Aparecida de Goiânia até Uberaba, em Minas Gerais.

A obra de duplicação foi considerada por empresários, parlamentares e demais autoridades, presentes na audiência, como instrumento indispensável para impulsionar o crescimento da economia região, além de beneficiar Estados do Norte, que utilizam o Corredor para escoar suas mercadorias com destino ao Sudeste do País e para o exterior.

É importante enfatizar que a rodovia BR-153, no trecho goiano, conectada com a BR-050, em Minas Gerais, constitui o principal eixo de transportes para acesso da Amazônia (por meio da rodovia Belém-Brasília) e do Centro-Oeste ao mercado consumidor de São Paulo, ao Porto de Santos e aos países do Mercosul. Em termos de tráfego, esse trecho rodoviário tem um volume de trânsito diário que varia de 4 mil a 15 mil veículos, dos quais 50% são de transporte pesado.

Esse volume de trânsito, considerado por técnicos como extremamente crítico para rodovias de uma só pista, traz sérios riscos para a segurança rodoviária – o intenso tráfego nos trechos não-duplicados vinha sendo um fator de desassossego para os motoristas. Note-se que as estatísticas relacionadas com acidentes na BR-153 são alarmantes e o custo operacional extremamente elevado.

Objeto de interesse de todos os participantes da reunião em Itumbiara, a duplicação da rodovia justificou-se pela importância do trecho para o processo de integração ferroviária e hidroviária entre regiões. Tendo Brasília encrustada em seu território, toda a região central se beneficia, uma vez que a duplicação se caracteriza como um indispensável complemento de uma revolucionária modernização de todo o complexo de transportes do País.

11. CONCLUSÃO

Ao final de dois anos de trabalho, a Comissão Especial do Corredor Centro-Leste reúne, aqui, um conjunto riquíssimo de informações e reflexões sobre o enorme desafio da conquista dos cerrados para o conjunto da economia brasileira.

Sem sombra de dúvidas, o Senador José Ignácio, presidente desta Comissão, teve a feliz iniciativa de unir esforços para que esse foro político privilegiado passasse a integrar temporariamente a estrutura dos órgãos técnicos desta Casa. Igualmente feliz foi a escolha, pelos membros desta Comissão Especial, da metodologia utilizada – audiências públicas, encontros e seminários – que permitiu colher informações detalhadas sobre os diversos setores, públicos e privados, que participam das atividades do Corredor Centro-Leste. Permitiu, ainda, avaliar, em debates de altíssimo nível, os problemas e soluções para o crescimento econômico e o conseqüente desenvolvimento regional.

Esses debates estão registrados neste relatório, como anexo, e se destacam pela importância dos dados ali registrados que traduzem os reais problemas que, hoje, entravam o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste. Há registro, também neste relatório, de modelos de desenvolvimento adotados para a região, que somam um indispensável volume de informações para que esta Casa legislativa possa apresentar sugestões de políticas públicas imprescindíveis ao desenvolvimento econômico do Brasil central.

Dessa forma, pode-se afirmar categoricamente que os objetivos desta Comissão foram cumpridos. Cabia-nos identificar e implementar politicamente instrumentos que pudessem promover o desenvolvimento sustentado da região Centro-Oeste, nos seus aspectos físicos, econômicos e sociais.

A identificação de instrumentos encontra-se expressa nos depoimentos colhidos e nos debates dos vários atores do processo de desenvolvimento regional e nacional.

A promoção do esperado desenvolvimento teve início com a reunião desses parceiros – atores do processo – e ápice no encontro de Itumbiara, que resultou na garantia, pelo Governo federal, dos recursos necessários para a conclusão dos projetos de duplicação da BR-153 no valor de R$ 4,8 milhões. Além dessa garantia, na mesma ocasião, foi dada autorização para a abertura de licitação internacional para a restauração das pistas da rodovia federal que liga Goiânia a Itumbiara; assinado o protocolo de intenções que transfere, da União para o Estado, a responsabilidade de conservação das rodovias federais que cortam Goiás e, também, assinada a ordem de serviço para a duplicação do trecho de 1(um) quilômetro da BR-153.

Saliente-se que essa duplicação permitirá ao Corredor integrar-se aos trechos, também em duplicação, das BRs-381, 116, 376 e 101 e com eles constituir um corredor natural do Mercosul, trazendo enorme desenvolvimento às regiões limítrofes, e incrementando sobremaneira o comércio entre países integrantes desse Bloco.

Dessa forma, é dever desta Comissão reconhecer o desempenho do Ministério dos Transportes em desenvolver e modernizar a infra-estrutura viária dando maior competitividade ao setor produtivo, não só da região como do País. Conhece-se, entretanto, a falta de recursos públicos para o setor de transportes, que constitui um dos principais gargalos inibidores do crescimento das empresas brasileiras. Diante desse quadro chega-se à conclusão de que a parceria se constitui o caminho ideal para impulsionar o desenvolvimento da região: é a parceria o instrumento ideal de aglutinação de recursos que proporcionarão a almejada modernização do Corredor.

Além disso, esta Comissão Especial do Senado, com vistas a buscar soluções que tornem o Corredor Centro-Leste uma estrutura eficiente a um custo viável, discutiu e acolheu duas estratégias que se complementam: privatização e descentralização. Temas centrais da grande maioria dos encontros realizados.

Em termos gerais, pode-se concluir que esta Comissão configurou-se como um grande encontro de vontades – vontade de conquistar os cerrados, com suas enormes fronteiras a ocupar e desenvolver. Essa conquista, entendeu a Comissão, é a melhor alternativa para a fusão econômica de uma Nação que permita extinguir as diferenças que perpetuam o poder dos Estados ricos ou a dependência dos Estados pobres.

Sala das Comissões, em 10 de dezembro de 1998.

Presidente, Sen. José Ignácio Ferreira

Relator, Sen. Mauro Miranda

Sen. Jonas Pinheiro

Sen. Djalma Bessa

Sen. Edison Lobão

Sen. Gerson Camata

ANEXO I

1ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADA EM 27 DE MARÇO DE 1996
LOCAL: SENADO FEDERAL

O SR. PRESIDENTE - A presente reunião está destinada a analisar o Requerimento nº 017, de 1996, destinado a promover a atualização e novos estudos e levantamentos sobre a abertura de frentes de produção agropecuária, extrativa e diversificada, gama de insumos industriais ou de bens acabados, na região dos cerrados e em toda a interlândia do corredor de transportes centro-leste, que liga o Brasil central e as regiões adjacentes até o Oceano Pacífico ao complexo portuário do Espírito Santo.

Vamos eleger o Presidente.

(PROCEDE-SE À VOTAÇÃO.)

Convido os Srs. Senadores Lauro Campos e Júlio Campos para procederem à apuração dos votos. (Pausa.)

Convido o Senador José Ignácio, eleito Presidente desta Comissão, para presidir os trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio) - Comunico que será designado Relator o Senador Mauro Miranda. Queremos agradecer a presença de todos os Srs. Senadores. Esta é uma Comissão que vai mostrar, realmente, no curso dos trabalhos, que é extremamente importante para o País. Estão abertos os trabalhos. Pergunto ao eminente Sr. Vice-Presidente se deseja usar da palavra.

O SR. JONAS PINHEIRO - Apenas quero convocar os companheiros, na qualidade de auxiliar direto do Senador José Ignácio, a fazermos um grande trabalho. O Brasil, evidentemente, precisa desse trabalho. Imaginem que esse trabalho vai ajudar a fazer com que a viabilização de toda a região Centro-Oeste, centro do País, seja plena, porque vamos aqui diminuir a distância entre as áreas de produção mais expressivas do Brasil e os portos e os maiores centros de consumo.

Portanto, com certeza, temos como obrigação, hoje, fazermos esse grande trabalho sob o comando do nosso companheiro Senador José Ignácio.

O SR. VALMIR CAMPELO - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio) - Concedo a palavra ao eminente Senador Valmir Campelo.

O SR. VALMIR CAMPELO - Sr. Presidente, quero parabenizar V. Exª e o nobre Senador Jonas Pinheiro pela eleição democrática, merecida. Quero parabenizar, principalmente, V. Exª, quando levantou esse assunto no Plenário. V. Exª é o mentor desta idéia.

Acho bastante importante esta Comissão, ela Comissão tem um papel fundamental exatamente para essa região. Precisamos buscar alternativas, meios, e para isso temos que sensibilizar a sociedade. Acho que esta Comissão tem que se reunir, se possível, até fora daqui, concedendo audiências públicas às entidades de classe, à sociedade dessas comunidades, para que não sejamos os donos da verdade, para que não venham aqui apenas as idéias dos Parlamentares, dos Senadores, mas que procuremos buscar, **in loco**, informações, que possamos conhecer a realidade de cada área. De forma que me proponho a ajudar V. Exª, que tão brilhantemente teve essa idéia de criar esta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio) - Agradeço a V. Exª e concedo a palavra ao eminente Senador Júlio Campos.

O SR. JÚLIO CAMPOS - Sr. Presidente, senhores membros desta Comissão, como eu disse há pouco, há praticamente quatro anos que faço parte da Mesa Diretora e nunca tive oportunidade de participar de um trabalho de uma Comissão Especial como esta que está sendo instalada. Faço questão de participar desta Comissão, porque acho que aqui está uma Comissão que realmente vai definir os destinos da região Centro-Oeste Centro-Leste do Brasil, do Pacífico ao Atlântico. E espero que os nossos Estados, que têm uma área de cerrado muito importante para a agricultura, pecuária, extrativismo, os Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Tocantins, Distrito Federal, Minas Gerais e o próprio Espírito Santo, tenham grandes benefícios com esta Comissão e que ela não fique apenas no papel. Queremos fazer uma visita **in loco**, acho que esta Comissão é importante, temos de percorrer do Atlântico ao Pacífico aos locais por onde vai passar esse corredor de exportação, onde serão os grandes programas de integração entre nossos Estados, entre nossas regiões.

Sugiro, então, que esta Comissão faça isso na prática, porque não adianta ficarmos discutindo só em salas de gabinetes, temos que tirar alguns fins-de-semana para visitarmos os locais. Por exemplo, eu nunca tive oportunidade de ver o porto do Espírito Santo, que é uma das grandes opções para os produtos agrícolas de Mato Grosso e de Goiás. Nós agora também estivemos no Peru, onde vi o aguardo dos governos peruano e chileno, sonhando com a integração dos nossos Estados com o Pacífico, com o porto de Arica, com o porto de Ilo. Há poucos dias o Presidente Fujimori, após a visita ao Brasil, declarou que tinha feito uma opção total do seu governo a essa integração com o Brasil, com a Bolívia. Então, acho que é de vital importância, ainda mais agora que o Mercosul já está recebendo a adesão do Chile, dentro em breve da Bolívia, mais do que nunca temos que essa Comissão será de real importância para detectarmos o problema do corredor Leste-Oeste do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio) - Quero agradecer a presença dos Srs. Senadores e dizer, inclusive, que essa também é uma visão nossa, todos pensamos da mesma forma, no sentido de levar esta Comissão aos pontos desse problema multifacetado que vai ser a grande solução para essa região centre-leste do País. Esse problema multifacetado que envolve ferrovia, rodovia, hidrovias, toda essa realidade que, inclusive, liga dois oceanos. Eu acho que é, realmente, uma das Comissões mais importantes. Tivemos uma parecida em 1984, e nós também tomamos a iniciativa, nós produzimos e, realmente, foi de enorme importância. Só que de lá para cá tudo mudou: não havia os portos secos, não havia a privatização da Rede Ferroviária Federal, a iminência da privatização da Vale e as situações todas, que são completamente outras.

Estamos recebendo a presença do Senador Ernandes Amorim, que também integra, como suplente, esta Comissão. Mas nós, agora, seguramente, vamos ter oportunidade de fazer um diagnóstico com presença física mesmo, nas assembléias legislativas, nos portos. A realidade do Espírito Santo é a de ter um porto, um sistema, um complexo portuário da maior importância. Agora, pergunto: por que não pensarmos na probabilidade de dividir a presença portuária do Espírito Santo com esses Estados? Sou capixaba, tenho um esquema portuário que é, seguramente, um dos melhores do Hemisfério Sul. Pergunto, e não vejo razão para não pensarmos grande: por que razão esses Estados da interlândia brasileira não estão presentes lá, como presença de comando do porto? É algo que podemos criar aqui nesta Comissão a partir dessa visão de que o Brasil é maior do que todos nós, de que não podemos - e estava lá agora o eminente Senador Iris Rezende falando muito bem sobre isso - não podemos deixar este País crescer com um pólo só de crescimento, temos de espalhar o desenvolvimento. O grande milagre deste País foi o fato de ele se manter íntegro, se manter inteiro, sem secessões, ao longo de tanto tempo, com essas crises todas. Acho que a maior crise que temos não é o desnível de renda, de riqueza, mas de desnível regional, é o primeiro dos desníveis.

Colocadas essas questões, agradeço a presença de todos...

O SR. LEOMAR QUINTANILHA - Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio) - Concedo a palavra ao Senador Leomar Quintanilha.

O SR. LEOMAR QUINTANILHA - Eminente Presidente, quero me associar às manifestações de congratulação aqui apresentadas, pela brilhante idéia, pela oportunidade da criação desta Comissão encabeçada por V. Exª e dizer que nesse enfoque traduzido em sua lúcida explanação podemos perceber um nítido direcionamento do desenvolvimento do País para o interior. Não é possível mais conviver com um país desenvolvido só no litoral, onde há acessibilidade fácil aos seus portos e ao mercado internacional, enquanto o interior amarga as amarras do subdesenvolvimento. Esta Comissão, portanto, terá o condão de deslindar, desvendar a fórmula de solucionar de vez os problemas do desenvolvimento, da interiorização do desenvolvimento neste Brasil.

Portanto, meus cumprimentos a V. Exª pela oportunidade de idealização e implantação desta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio) - Os cumprimentos eu os recebo, mas cabem, certamente, a todos nós.

Passo a palavra ao eminente Senador Ernandes Amorim.

O SR. ERNANDES AMORIM - Sr. Presidente, Srs. Senadores, como membro do PMDB e na ausência do Senador Mauro Miranda, que está em outra missão, agradeço a oportunidade que deu a S. Exª de ser o Relator desta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio) - Muito obrigado.

Portanto, a Comissão fica assim composta: Presidente, o Senador José Ignácio; Vice-Presidente, o Senador Jonas Pinheiro e Relator o Senador Mauro Miranda.

O SR. LÚDIO COELHO - Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio) - Concedo a palavra a V. Exª.

O SR. LÚDIO COELHO - Sr. Presidente, comungo inteiramente da opinião sobre a importância desta Comissão. O desenvolvimento desta região do Centro-Oeste, do centro brasileiro, ligado ao Corredor de Exportação do Espírito Santo para o Pacífico é algo que não será remoto, será para já. Penso que poderíamos dar um nome a esta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio) - Vamos encontrar um, esse está muito grande. Sugiro Comissão do Corredor Centro-Leste.

O SR. (Não Identificado) - Precisamos lembrar o Norte, que é o mais esquecido.

O SR. (Não Identificado) - É porque ela foi criada Centro-Leste, mas com a opção de estender, não é isso, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio) - É, e acaba ligando ao outro oceano.

O SR. (Não Identificado) - Todos os Srs. Senadores aqui presentes têm um conhecimento prático muito grande dessa região do nosso País. Tenho convicção de que seremos muito úteis ao Brasil.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio) - Muito obrigado. Agradeço a presença de todos.

Declaro encerrada a presente reunião.

(Levanta-se a reunião às 17h23min.)

ANEXO II

2ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADA EM 07 DE MAIO DE 1996
LOCAL: SENADO FEDERAL

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - A Presidência declara abertos os trabalhos desta Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, que se destina a promover levantamentos sobre o cenário atual da região dos cerrados e toda a interlândia da região até o Atlântico com o Porto de Tubarão.

Esta reunião destina-se à audiência do Presidente do BNDES, Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros, que se encontra presente, e do Presidente da Companhia Vale do Rio Doce, Dr. Francisco José Schetino, sobre o processo de privatização da Companhia Vale do Rio Doce.

Convido o Presidente do BNDES, Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros, para tomar assento à Mesa. (Pausa.)

V. Exª terá um prazo de trinta minutos, prorrogáveis por mais dez e, naturalmente, a Presidência, entendendo necessário, poderá elastecer esse prazo.

Após a fala do Presidente do BNDES, ouviremos a palavra do Presidente da Companhia Vale do Rio Doce, Dr. Francisco Schetino e, em seguida, teremos o debate.

Indago dos Srs. Membros da Comissão se V. Exªs dispensam a leitura da Ata, considerando-a aprovada. (Pausa.)

Não havendo objeção, está aprovada.

Concedo a palavra ao Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Sr. Presidente, membros desta Comissão, é um grande prazer estar nesta Casa para apresentar a V. Exªs algumas idéias que têm marcado o trabalho do BNDES como órgão executivo do Conselho Nacional de Desestatização acerca do processo de privatização da Companhia Vale do Rio Doce.

Temos, no BNDES, perfeita noção da importância desse trabalho que estamos executando, não só por ser um momento importante nesse processo de reforma do Estado brasileiro, como pelas próprias características da Companhia Vale do Rio Doce, que tem levado o Senado a promover, com intensidade, um profícuo debate sobre a Companhia e o seu futuro e, de maneira mais específica, sobre o processo de privatização.

De certa forma, a discussão sobre a privatização da Vale do Rio Doce enseja à toda sociedade brasileira, e esta Casa como representante desta sociedade, um momento de reflexão sobre esse processo que, há alguns anos, vem sendo realizado pelo Governo e, especificamente, pelo BNDES, no que diz respeito à sua parte executiva.

A Vale do Rio Doce, por características próprias da empresa, nos permite discutir alguns aspectos realmente relevantes nesse processo de reforma do Estado. Talvez seja uma das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização que reúne as características mais importantes para essa reflexão.

O Estado já promoveu a privatização de setores como o siderúrgico, setor que, historicamente, foi dominado pela presença das estatais, hoje um setor completamente em mãos privadas, setor que durante muitos anos amargou problemas operacionais extremamente graves com as empresas em situação bastante difícil. Hoje, um setor eficiente, que responde às demandas que o desenvolvimento da nossa economia exige desse segmento importante da nossa indústria. E é interessante, talvez, dar um primeiro dado de como é fundamental que se dê às empresas produtivas brasileiras uma condição de capacidade de investimento.

O Estado brasileiro perdeu, há alguns anos, em função de uma série de fatores, basicamente pela dimensão e pela dificuldade de exercitar as suas funções mais centrais e básicas numa sociedade da dimensão da brasileira com os seus problemas. Nós últimos dois anos em que essas empresas foram privatizadas e passaram para as mãos da iniciativa privada, por exemplo, foram realizados, com o financiamento do BNDES, investimentos da ordem de mais US$400 milhões na recuperação do meio ambiente em que estão inseridas essas empresas, investimentos que nunca foram antes realizados quando as mesmas pertenciam ao Governo, simplesmente por não existir uma capacidade financeira para tal que permitisse essas despesas.

Agora, nas mãos do setor privado, e com a legislação já existente em nosso País em relação à questão ambiental, essas empresas passaram a fazer investimentos fundamentais para que sua atividade produtiva não só seja eficiente, mas que não agrida esse bem maior que é o nosso meio ambiente. Depois, no setor siderúrgico, o Estado vendeu a totalidade das suas participações acionárias. Portanto, agora não mais como controlador, mas como um dos sócios controladores, por exemplo, na área da petroquímica. O Estado vendeu também as suas participações em áreas de fertilizantes e outras pequenas participações. Hoje, estamos cruzando uma fronteira absolutamente fundamental nesse processo de reforma onde o Estado começa também a sair de áreas tradicionais da sua inserção na economia, que é a área do serviço público. O Estado deixa de ser proprietário de empresas que prestam os mais variados tipos de serviços, que atendem às necessidades básicas seja dos nossos cidadãos, seja das nossas empresas.

Nesse aspecto, a Vale do Rio Doce é a última empresa dessa transição, porque é a última empresa produtora de bens e serviços que o Governo mantém o controle. E isso é significativo, porque nos obriga a refletir um pouco mais sobre o conceito que todos temos a respeito da participação do Governo, do Estado no controle de empresas. Por quê? Porque deixamos de cuidar de empresas que muitas vezes passaram para o Estado, há anos, por causa de deficiência de capital e por de deficiência operacional e começamos a cuidar de empresas que, tradicionalmente na nossa história, sempre foram privativas do Estado: empresas que prestam serviços de eletricidade, de água, de esgoto e de transporte, e que hoje, com os desafios da nossa economia, da

nossa sociedade e com o próprio avanço e o desenvolvimento da atividade privada passam a interessar também aos investidores.

Nesse momento de transição, questões de natureza bastante diversas se colocam para o Governo e para a sociedade: de que maneira se fará essa transição? Quais são os cuidados que deverão ser tomados para que, além da eficiência da própria operação da empresa, tenhamos, do outro lado, o cidadão sendo atendido de uma maneira correta, eficaz, sem ferir, em termos de preço, às suas necessidades do dia-a-dia?

A Companhia Vale do Rio Doce, portanto, têm características muito particulares, seja pela sua própria modelagem e inserção na nossa economia, seja também por representar o cruzamento dessa fronteira. E não é por outra razão que as discussões em torno dessa decisão de privatizá-la tenham ocupado durante tanto tempo e com tal intensidade os trabalhos de uma Casa importante como o Senado Federal.

Nós, do BNDES - e aí cumpro instruções muito claras do Ministro José Serra ao qual o BNDES está ligado, e também do próprio Presidente da República - participaremos intensamente, na medida do necessário, deste debate nesta Casa, tendo em vista a oportunidade que o Presidente José Ignácio Ferreira nos dá, o qual é fundamental, e que pretendemos levá-lo de maneira eficiente.

Preparei um pequeno texto, simplesmente para orientação - que já foi distribuído - , o qual procurarei seguir no sentido de elencar aquilo que, a nosso ver, tem sido as questões centrais levantadas no debate nesta Casa. Tivemos o cuidado de ler e entender todos os discursos, todas as intervenções de Senadores feitas nos últimos meses para tentar levantar, primeiro, as questões centrais em debate, e, segundo, na medida do possível, embora ainda não tenhamos concluído o trabalho de análise e modelagem do processo de privatização da Companhia Vale do Rio Doce, colocar algumas alternativas para as questões aqui levantadas. Nesse sentido - e seguindo a minha formação de engenheiro - , coloquei três grandes questões: a primeira, é o que é a Companhia Vale do Rio Doce ? A segunda, é por que vender o controle da Companhia Vale do Rio Doce? E a terceira grande questão é como realizar essa venda, se aprovada?

Na leitura das principais intervenções nesta Casa fica bastante claro que há, às vezes, a interposição de questões relacionadas com a primeira grande pergunta - por que vender a Companhia Vale do Rio Doce? - com questões que estão relacionadas com a segunda grande pergunta que é como fazê-lo da maneira mais eficiente e mais correta do ponto de vista da sociedade brasileira?

A Companhia Vale do Rio Doce é uma empresa extremamente sofisticada, que atua em uma área bastante importante da atividade econômica e, certamente, de maneira eficiente ao longo do tempo. Ela tem uma unidade central, que é talvez a parte mais importante da sua atividade: a exploração do minério de ferro, desde a sua extração até o seu transporte e venda para os grandes consumidores internos e para as grandes siderúrgicas mundiais, principalmente do Japão. Além disso, tem uma série de atividade minerais complementares exploradas na província mineral de Carajás e que, de certa forma, complementam essa sua primeira atividade.

A Companhia Vale do Rio Doce tem uma infra-estrutura de transportes fantástica, extremamente eficiente em nível dos padrões internacionais mais eficazes tanto na parte dos transportes ferroviários como na parte de movimentação portuária e transportes marítimos. Isso tudo integrado é que permite a Companhia Vale do Rio Doce ter o volume e o **marketing** de **share** que ela tem hoje, principalmente no segmento de minério de ferro. Existem outras atividades complementares, principalmente na área de alumínio, com processamento do mineral, e uma área cada vez mais importante dentro da empresa que diz respeito a atividade de florestas, de papel e celulose. Tudo isso construído ao longo de tempo, tudo isso buscando uma eficiência, uma integração entre as suas várias partes, resultando, nos dias de hoje, numa empresa de porte internacional, reconhecida pelo seu tamanho, pela sua complexidade e pela sua eficiência.

Há, para quem tem interesse, um pequeno resumo de quais as principais empresas por intermédios das quais a Companhia Vale do Rio Doce exerce todas essas suas atividades. A primeira pergunta: Por que vender? Por que o Estado brasileiro, que controla uma empresa com essa importância, com essa eficiência, uma empresa rentável, por que o Estado deve abrir mão do seu controle para o setor privado?

Gostaria de colocar alguns argumentos em favor dessa venda em dois grupos: O primeiro diz respeito, basicamente, ao próprio futuro da empresa, exatamente por ser uma empresa eficiente e competitiva no mercado global atual, extremamente difícil de se enfrentar, é que essa empresa precisa ter como seu controlador alguém com condições e recursos suficientes para fazer frente a demandas de investimento que o futuro, economia capitalista global que temos hoje, apresenta pela frente.

Essa empresa não pode ter essa capacidade financeira para que possa se manter competitiva e que possa se manter eficiente. Certamente, o Estado brasileiro de hoje, com as dificuldades conjunturais que enfrentamos, mas principalmente com as demandas que uma sociedade complexa e injusta como a nossa, como sempre diz o Presidente da República, coloca sobre o Estado.

Essa contradição entre uma capacidade financeira limitada, o seu controlador e uma necessidade de recursos disponíveis e volumes bastante expressivos e constantes ao longo de sua vida coloca a primeira questão sobre a Companhia Vale do Rio Doce. Além disso, todos sabemos e entendemos o porquê: Existem sobre as empresas públicas no Brasil uma série de limitações de natureza operacional, de natureza processual, de natureza administrativa que coloca a Companhia Vale do Rio Doce em condições bastante não-competitivas em relação às empresas mineradoras mundiais.

Temos um dado que o Presidente Quintino e eu levantamos ao longo do tempo. V. Exªs sabem que a empresa estatal no Brasil é obrigada - e todos nós que conhecemos um pouco de história entendemos por que - a ter suas aplicações financeiras realizadas no Banco Central, a taxas inferiores às taxas de mercado. Só essa limitação coloca, na Companhia Vale do Rio Doce, uma diferença em relação a empresas privadas, da ordem de US$80 milhões por ano.

A Vale consegue ter uma receita financeira US$80 milhões mais baixa do que teria uma empresa privada do mesmo porte. Além disso, a empresa é obrigada a seguir normas muito rígidas em relação à contratação de serviço de terceiros, à realização de concorrências que se são, do ponto de vista da transparência da própria sociedade, absolutamente necessárias, do ponto de vista do dinamismo do mercado, do dinamismo em relação a suas concorrentes coloca um atraso, uma demora nessas decisões, que muitas vezes é o suficiente para retirá-la, em termos de competição, de algumas áreas ou de algumas concorrências ou de algumas decisões que, gerencialmente, a empresa teria que tomar.

Não quero me estender muito sobre essas questões, acho que o Schetino tem muito mais legitimidade para falar dessas amarras - que é a expressão que ele sempre usa - e que de certa forma reduz a capacidade competitiva da empresa.

Gostaria de passar, imediatamente, ao segundo grupo de fatores que me faz ter a convicção da correção da decisão da privatização. Nesse ponto, eu olharia o lado do controlador da Companhia Vale do Rio Doce que é o Estado brasileiro, o Governo Federal.

Há valores de mercado; aqui não existe ainda um número definitivo que deve sair do trabalho do grupo de construtores que está avaliando a empresa. A participação do Governo brasileiro na Vale do Rio Doce corresponde a cerca de R$4,5 a R$5 bilhões. Esse é o valor que o Estado obteria, mais ou menos, se vendesse a sua participação na empresa. Esses recursos imobilizados pelo Estado têm gerado, ao longo dos últimos anos, em termos de dividendos, que é o retorno financeiro que o Estado obtém, algo entre 1% a 1,5% ao ano. Quer dizer, a Vale do Rio Doce - para quem tiver a curiosidade de olhar a última tabela - no ano de 1995, rendeu ao Estado 1,3% de dividendos em relação a esse volume de recursos imobilizados. Esse, efetivamente, é o retorno financeiro que o Tesouro obtém por manter a sua participação de controle na Vale.

A pergunta que se coloca, e que acho que é a questão central é: será que, em termos econômicos e em termos sociais, não existem outras alternativas mais importantes e mais rentáveis para a sociedade brasileira? Senador, é muito importante - e acho que essa é a grande vinculação dessa questão com a comissão que V. Exª Preside - é muito importante que a resposta a essa pergunta está, exatamente, nessa micro região formada pelos chamados cerrados setentrionais.

Estou no Governo há apenas seis meses, mas já realizei três ou quatro visitas a regiões do nosso País que não conhecia e que mostram que essas regiões do cerrados já acumulam uma massa crítica de atividade privada, extraordinariamente grande. Já temos nessa região do nosso País um florescimento de atividade privada, seja na agricultura, seja na indústria, extraordinariamente promissor. Estou falando, por exemplo, da região sul do Maranhão e da região sul do Piauí, estou falando da região norte do Mato-Grosso - pelo menos são as duas regiões que visitei com o Presidente do

BNDES - locais em que agricultura moderna da soja, do algodão, do milho já atingiu dimensões mais do que suficientes para transformá-las em novas fronteiras agrícolas eficientes, exportadoras, geradoras de recursos em nosso País.

Por outro lado, não se necessita muito esforço para se perceber que essa mesma região, com esse potencial de crescimento, com esse potencial de desenvolvimento da atividade privada - econômica, num primeiro momento e, depois, toda a possibilidade de desenvolvimento social, de emprego, de alternativas de renda para parcela expressiva da nossa população - essa mesma região, hoje, sofre de um problema terrível que é a quase total falta de infra-estrutura, principalmente na área de transporte.

Essa me parece ser uma contradição que o Governo deve enfrentar de maneira corajosa e rápida. Não podemos deixar que todo esse potencial de atividade privada, todo esse potencial de desenvolvimento econômico que, às custas de muito sacrifício, se desenvolveu de uma maneira quase autônoma, não tenha o desenvolvimento possível por falta de infra-estrutura econômica.

São investimentos em transporte, em estradas, em hidrovias, em portos que se fazem absolutamente necessários para que esse início de progresso se transforme, efetivamente, numa coisa duradoura e perene. O custo de transporte, por exemplo, de uma saca de soja nessa região - conheço mais especificamente o sul do Maranhão - é absolutamente contraditória com o estabelecimento definitivo de uma atividade agrícola num primeiro momento. Todos nós sabemos hoje que atividade agrícola traz, posteriormente, todo um desenvolvimento agro-industrial que agrega valores à produção da região, que gera emprego, que gera renda e que, portanto, gera desenvolvimento. Minha pergunta é esta: a falta de investimento nessas áreas vale 1% ao ano ou vale mais que 1% ao ano sobre o capital investido?

O Ministro José Serra e eu devemos visitar no próximo final de semana, por exemplo, o Porto de Itaquatiara. Não o conheço ainda; conheço de muita conversa com o Dr. Eliezer Batista, que por coincidência é uma das pessoas que estão por trás do sucesso da Vale do Rio Doce e uma das pessoas que hoje brigam na sua característica muito pessoal pelo potencial e pela necessidade de desenvolvimento dessas regiões. Dr. Eliezer, como sempre, está muito à frente nossa e já visualiza não só essa região do cerrados, mas também toda a região da nossa fronteira Norte, fronteira com países do Pacto Andino, principalmente da Venezuela, que tem grande potencial de energia e de gás, e nos mostra a todos, principalmente no BNDES, a necessidade de levarmos adiante uma série de projetos para criar uma infra-estrutura econômica nessa região.

O próprio PPA, o Programa Plurianual de Investimento do Governo já elenca, pelo menos, oito unidades estratégicas de transporte nessa região. Projetos estes que, dada a conhecida escassez de recursos fiscais que caracteriza as contas públicas da União, neste fim de século, certamente estarão fadados a ficar como projetos, a permanecer nas gavetas dos técnicos, se sua execução depender apenas e tão somente dos recursos fiscais para investimento. Evidentemente, recursos de outra ordem terão que ser buscados para sua implementação.

A minha pergunta é: por que não os recursos da venda da Vale do Rio Doce? Já ouvi esta expressão várias vezes, de algumas pessoas do BNDES: "É necessário vender a Vale do Rio Doce, para se criarem novas Vales do Rio Doce neste País. Não nos podemos esquecer de que a referida companhia, principalmente na sua componente Carajás, na Província Mineral de Carajás, foi possível de ser viabilizada porque, naquele momento, o Estado brasileiro resolveu bancar o que a própria iniciativa privada considerava um projeto de alto risco. Bancou, correu um certo risco, um risco calculado, e hoje temos o potencial econômico que se desenvolveu nessa região.

Acredito que hoje nos encontramos diante de um desafio similar: certamente não será a iniciativa privada que se responsabilizará por projetos que estão prontos, maduros, detalhados, elencados e que precisam de um ato de coragem para que sejam transformados em realidade. Na minha percepção, esse ato de coragem é exatamente esta saída: a venda de um ativo do Governo, que hoje é maduro. Basta os senhores passarem os olhos pelas estatísticas; por exemplo, a da venda da Companhia Vale do Rio Doce. A estatística é de crescimento, mas bastante moderado, certamente muito menor do que aquele que se obterá pela ocupação definitiva e eficiente dessas várias áreas em terras brasileiras, que fazem parte tanto do cerrado como da área norte.

A nossa preocupação é exatamente de que isso precisa ser feito; a nossa percepção é de que precisamos ter coragem de tomar essa decisão, isto é, vamos sair de um ativo - para usar uma linguagem de economês -, vamo-nos desfazer de um bem do Governo, que hoje, pela sua maturidade, já pode ser assumido pelo setor privado; e o setor privado, assumindo o comando da Vale do Rio Doce, será certamente tão ou, na nossa convicção, mais eficiente que o Estado para tocar essa empresa, porque o volume de recurso que ele terá que investir é suficientemente grande para nos permitir entender que a eficiência, a busca da sua rentabilidade será necessariamente a regra do jogo.

Sempre dou um exemplo que me parece uma decisão absolutamente correta, tomada por um governante, que é o Governador Marcelo Alencar, do Rio de Janeiro, no sentido de que, no início do seu Governo, resolveu exatamente realizar essa troca de ativos. Teve autorização legislativa para vender empresas como a Companhia de Energia Elétrica do Rio de Janeiro, a Companhia de Gás do Rio de Janeiro, empresas maduras, já estabelecidas, empresas que o setor privado se interessa em comprar para trocá-las de uma maneira empresarial e utilizar os recursos para o desenvolvimento de um bem social de absoluta relevância para a recuperação e o desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro, que é o caso do metrô.

Nós, do BNDES, nos sentimos muito satisfeitos por termos sido o agente desse processo, tanto do lado da venda da empresa como do lado do financiamento, do desenvolvimento do metrô. É exatamente esse paradigma que me parece ser o desafio dos próximos anos, quer dizer, não é que o Estado se retira, não estamos falando de uma postura ideológica, radical, de que o Estado tem ou não condições de envolver-se na área econômica. Digo apenas - e esse me parece o ponto principal da nossa argumentação - que se trata de uma questão de natureza racional, de natureza de eficiência. O Estado se retira de áreas onde sua função de agente catalisador, de agente inovador já não é mais tão clara; passa isso ao setor privado e vai buscar esses novos desafios, essas novas Vales do Rio Doce, que são tão numerosas por essa imensa parte do Brasil que ainda não foi ocupada por uma atividade econômica racional e moderna.

Essa, para mim, é a grande resposta a essa necessidade, quer dizer, o Estado se retira, recebe recursos e os reinveste na própria infra-estrutura econômica do País, em regiões onde a massa crítica de atividade econômica já existe e que, portanto, terá a maior taxa de retorno em relação a esses investimentos realizados. Mas também existem outras possibilidades. Estamos todos vivendo hoje sob o impacto e o desafio da solução, por exemplo, do problema fundiário em áreas importantes do nosso País. E, por coincidência, talvez a área onde isso ocorra de maneira mais nítida seja aquela em que a própria Vale do Rio Doce atua, na busca de um retorno econômico e social maior do que esse 1 ou 1,5% que o Tesouro recebe hoje, nos dividendos da Vale do Rio Doce. Com a sua venda, os recursos seriam utilizados para a solução ou pelo menos para o aprofundamento do processo de reforma agrária. Parte desses recursos poderiam ser utilizados para a aquisição de terras para assentamento; às vezes, nem isso, porque as terras já existem, mas para os investimentos de infra-estrutura e assentamento, a fim de que torne exitoso esse processo.

Acredito que a resposta a essa primeira pergunta - por que vender a Vale do Rio Doce? -, no nosso entendimento, tenha essa dimensão, ou seja, vender uma companhia madura, que hoje pode ser tocada com a mesma eficiência, com o mesmo impacto positivo sobre emprego, sobre exportação, pelo setor privado, e utilizar esses recursos buscando investimentos de taxas de retorno, sejam econômicos ou sociais, muito mais elevados.

E aí chegamos à segunda pergunta: como deve o Estado brasileiro vender a Vale do Rio Doce, de maneira a fazê-lo da forma mais eficiente do ponto de vista da nossa sociedade.

Alinhavei algumas questões centrais, que podem ser extraídas do debate que tem havido sobre essa questão nesta Casa. Evidentemente, a primeira resposta ou a primeira busca deste "como vender" poderia ser simplesmente objetivando maximizar os recursos dessa venda para o Tesouro. Poderíamos colocar como objetivo central a obtenção de um maior volume de recursos pela venda do controle acionário da Vale. Mas não necessariamente que a busca desse maior valor de venda responda a outras questões, que são centrais, do ponto de vista estratégico, do ponto de vista de futuro.

Vou elencar alguns desses objetivos secundários, sobre os quais, nós, do BNDES, junto com os nossos consultores, estamos procurando refletir e desenvolver as respostas mais adequadas a esse objetivo. Nota-se no debate, por exemplo, uma preocupação muito grande, correta, do ponto de vista da eficiência da Vale do Rio Doce, já privatizada em relação, por exemplo, aos concorrentes da empresa ou aos próprios grandes consumidores da empresa. Fica uma questão em aberto: se ao vendermos a um concorrente, não corremos o risco de esse concorrente simplesmente reduzir, fechar ou diminuir o nível de produção da empresa, o que teria um impacto muito importante sobre a oferta

mundial do produto, e, com isso, obter um aumento de preço para a venda do seu produto.

É evidente que essa é uma questão relevante, mas de resposta muito simples: a modelagem de venda vai contemplar uma forma em que haverá controle sobre quem comprará o controle da empresa. É evidente que a proibição de que esse controle seja adquirido por um concorrente é algo simples de ser atendido. Da mesma forma, em relação aos grandes consumidores do minério da Vale do Rio Doce, poderia haver uma espécie de **dumping** de preço, no sentido de se reduzir os resultados obtidos aqui, no Brasil, e aumentar os resultados obtidos nas suas atividades complementares no estrangeiro. A resposta aqui é da mesma simplicidade: proibindo-se que participem da compra do controle da empresa os seus consumidores.

Uma outra questão sempre presente em várias manifestações nesta Casa refere-se aos investimentos de natureza regional da Companhia Vale do Rio Doce. A empresa tem em seus estatutos, desde a sua fundação, se não me engano, uma locação de 8% do resultado líquido da empresa para que seja investido nos Municípios da área de influência da Vale. É uma forma de que se redistribua, em um primeiro momento, os benefícios, os resultados gerados pela empresa na própria região onde atua.

Se V. Exªs, mais uma vez, olharem ao Anexo 2, observarão que esses recursos têm variado ao longo do tempo, evidentemente são dependentes do resultado da empresa, mas, em 1992 e em 1993, foram da ordem de US$6 milhões, em 1994; US$26 milhões, em 1995, e US$27 milhões. Também aqui há uma resposta relativamente simples, embora ainda não definida, não colocada na sua versão final. A idéia é que, previamente à alienação do controle da Vale, crie-se, na Companhia, um fundo com um valor atuarial estimado dos resultados futuros da empresa e da sua distribuição para esse fim. De certa forma, trazemos a valor presente todos esses investimentos que seriam realizados ao longo de vinte ou trinta anos. Assim, esses recursos poderiam, por exemplo, ser entregues ao próprio BNDES para que o gerissem com os mesmos objetivos e prioridades existentes hoje. Dessa maneira, quando da privatização da Vale, esses recursos já estariam constituídos e não poderiam ser mais alterados. Ficaria, então, a cargo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, que tem a vocação para essa atuação regional, que anualmente os investimentos fossem realizados respondendo claramente às demandas de cada Município beneficiado.

V. Exªs encontrarão, na página 5, para quem quiser ter uma pequena idéia, como foram distribuídos esses recursos em 1994. O Estado de Minas Gerais ficou com 44%; o Espírito Santo, com 19%; o Pará, com 22%; o Maranhão, com 9,5%; a Bahia, com 3% e Sergipe, com 2%.

Uma outra questão central, e certamente aquela de maior dificuldade de solução, mas para a qual trago aqui pelo menos algumas idéias iniciais - e o próprio Dr. Schetino disse que há um trabalho realizado pela Vale para tentar também uma resposta a essa questão -, são os chamados direitos minerais.

A Companhia Vale do Rio Doce não é dona apenas das minas em exploração comercial, mas também detém os direitos de pesquisa, lavra e exploração, em vasta região, do nosso território. E a questão é que certamente não haveria condições objetivas de se fazer um **pricing**, de se calcular um preço correto para esse que é, no fundo, um potencial de riqueza do nosso subsolo, até porque é muito difícil mensurar esse potencial, como é muito mais difícil ainda se mensurar o resultado econômico dessa riqueza, porque não se tem muito claro o custo de extração.

A idéia, basicamente, que trazemos como contribuição a esse debate seria ou a exclusão na venda da Vale desses direitos, isto é, a Vale seria vendida somente com direitos sobre as minas em exploração comercial, ou, uma outra solução já desenvolvida em outros países, o estabelecimento de **royalties**, da ordem de 50% sobre a receita derivada desse potencial minerário não explorado na data de sua venda. Isto é, teríamos, na medida em que a Vale do Rio Doce desenvolvesse esse potencial, que o explorasse, que fosse tendo receita desse potencial, metade desse resultado - evidentemente abatidos os custos - seria pago na forma de **royalties** para o Tesouro Federal.

Uma outra questão que a nós, do BNDES, parece de extrema relevância - não encontrei registros, pode ter sido por minha falha, nos debates registrados nessa Casa - relaciona-se à utilização comercial livre da Ferrovia Carajás-Itaqui. Essa ferrovia faz parte do ativo da empresa. Mais do que isso: faz parte da infra-estrutura econômica da região. Portanto, precisaríamos aqui de algum mecanismo - e isso não é difícil contratualmente - para garantir o que se chama de **open access**, ou seja, o acesso aberto aos usuários que não sejam a Vale do Rio Doce ao transporte ferroviário em condições preestabelecidas. Um dos pontos que estamos estudando é a possibilidade de termos uma empresa comercial fora da Vale do Rio Doce que explore, via concessão, o transporte na via ferroviária Carajás-Itaqui. É um dos pontos que estamos estudando no Banco.

E uma outra importante pergunta é: apesar da eficiência, ou da possibilidade desta, de uma gestão privada da Vale, não será importante garantir ao Estado brasileiro alguma interferência nas questões estratégicas, nas decisões estratégicas que a empresa tomará ao longo dos próximos anos? A nós nos parece extremamente importante essa questão. A solução natural e simples seria a criação de uma **Golden Share**, ou seja, de uma ação especial da Companhia Vale do Rio Doce, que ficaria de posse do Governo Federal. E, na votação de decisões estratégicas futuras da empresa, exigir-se-ia o que se chama de **quorum** qualificado, o voto do tesouro, via essa **Golden Share**, para que essa decisão tanto no sentido de alterar algum procedimento estratégico da empresa, como também introduzir alguma coisa nova na companhia pudesse ser tomada.

Temos nos concentrado, juntamente com nossos consultores, no trabalho de desenvolvimento de alternativas a essas questões, no desenvolvimento de mecanismos, sejam contratuais ou de outra natureza, que respondessem de forma adequada a essas questões centrais no processo de privatização. Infelizmente precisaremos ainda, de acordo com o nosso cronograma, de mais 30 dias para que todas essas alternativas aqui elencadas nesses minutos pudessem se transformar em duas ou três propostas concretas do que chamamos de modelagem do processo de privatização.

É evidente - e isso foi bem claramente estabelecido pelo Ministro José Serra e pelo Presidente da República - que a hora em que tivermos essas três alternativas concretas, detalhadas, inclusive em nível contratual, vamos debatê-las nesta Casa. Isso porque o nosso compromisso é desenhar, da forma técnica e estratégica mais eficiente, esse processo de transferência do controle, mas com o compromisso de que isso seja feito de uma forma transparente.

Temos consciência de que, pela importância da empresa, pela importância de que se revestiu esse momento no nosso País, não haveria outra forma de se proceder. Não estamos fazendo isso com empresas de menor porte, mas certamente com a Companhia Vale do Rio Doce é fundamental esse processo. E nós do Governo, nós do BNDES queremos que isso aconteça, porque, como disse no começo, a Vale é um marco nesse processo de reforma do nosso Estado. É um marco nesse processo de estabelecimento de um novo paradigma de responsabilidades para o Governo brasileiro em relação à sociedade. E reconhecemos que esta Casa é, certamente, o melhor fórum para que este debate seja realizado.

V. Exªs me desculpem se não consegui ser mais específico nos detalhes, mas, como eu disse, acredito que em trinta dias estarão definidos alguns pontos que eventualmente não tenham ficado muito claros.

Estou à disposição dos senhores. Se alguns dos senhores quiser explorar essas minhas idéias e essas alternativas colocadas aqui, procurarei responder às suas questões.

Finalmente, agradeço a oportunidade que o Senador José Ignácio deu ao BNDES, aqui representado por mim, para apresentar todas essas nossas reflexões, todas essas nossas alternativas, desenvolvidas ao longo dos últimos quatro meses.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Muito bem.

A Presidência agradece a exposição clara, feita pelo eminente Presidente do BNDES, e registra, antes de dar prosseguimento à presente reunião, as presenças, além das dos Senadores integrantes da Comissão, do Senador-Relator, Mauro Miranda; do Senador Vice-Presidente, Jonas Pinheiro, e dos Senadores integrantes da Comissão: Gerson Camata, Waldeck Ornelas, Ernandes Amorim, Joel de Hollanda, Levy Dias; dos Senadores Elcio Alvares, Líder do Governo no Senado; do Senador Sérgio Machado, Líder do PSDB; do Senador Jader Barbalho; Senador Beni Veras; Senador José Bonifácio; Senador Totó Cavalcante; Senador Eduardo Suplicy; Senador Romeu Tuma; Senador José Eduardo Dutra, Líder do PT, e o Senador João França, também aqui presente. Registra também a Presidência a presença do Deputado Federal Márcio Fortes, da Drª Elena Landau, Diretora de Privatização do BNDES, da Secretária de Estado do Espírito Santo, Drª Luzia Toledo, da Drª Sandra Starling, Diretora do Consórcio do Corredor Centro-Leste, de vários empresários aqui presentes e de eminentes figuras tanto do BNDES quanto da Vale do Rio Doce e de representantes de prefeituras municipais, o Secretário de Transporte de Goiás.

A Presidência pede, portanto, ao eminente Presidente da Vale do Rio Doce que tome assento à Mesa e use da palavra, após o que serão abertos os debates.

O SR. FRANCISCO JOSÉ SCHETINO - Sr. Senador José Ignácio Ferreira, agradeço o honroso convite, juntamente com o meu colega de Governo, Luís Carlos Mendonça de Barros, por mais uma oportunidade de falar sobre a privatização da Vale do Rio Doce.

É uma grande oportunidade voltar a esta Casa, principalmente para falar sobre esse tema. É a oportunidade de reiterar minha opinião favorável à privatização da Vale, como também prestar algumas informações sobre o que é veiculado pela mídia. Esta, a meu ver e ao da Diretoria da Vale do Rio Doce, dificultou e atrasou o processo de privatização da Vale do Rio Doce.

A minha palestra ficou bastante prejudicada pela clareza, pelos dados que o meu colega de Governo, Luís Carlos Mendonça de Barros, deu a esta Casa. Então, fica bem mais simples a minha tarefa aqui. Vou começar pelo primeiro item, porque somos favoráveis à privatização da Vale.

Em artigo publicado pelo jornal **O Globo** em 21 de setembro de 1995, como Presidente da empresa e expressando também a opinião unânime de meus diretores e, fortemente majoritária, do seu corpo gerencial mais elevado, expliquei porque a Vale do Rio Doce deve ser privatizada. A bem da verdade, devo fazer aqui um parêntese para a recente pesquisa que fizemos no corpo dos empregados da Vale do Rio Doce: 64% dos nossos empregados são contrários à privatização da empresa. Essa é uma preocupação normal, natural em um processo desses. Acreditamos que temos condições de reverter essa preocupação e insegurança dos nossos empregados.

O nosso empregado é altamente disciplinado, produtivo. Independente de quem for o novo acionista, a Vale do Rio Doce não poderá funcionar sem a presença desses empregados. São empregados, inclusive, difíceis de serem repostos no mercado de trabalho brasileiro, em face do tamanho das nossas operações, do tamanho dos nossos equipamentos.

Os empregados se organizaram em um clube de investimento. Esse clube é até motivado pelo BNDES. A lei da desestatização também motiva a criação desses fundos de investimento. E temos agora de fazer o trabalho de treinar o empregado brasileiro, que até então não tinha a oportunidade de, além de empregado, ser acionista. Já estamos começando uma campanha interna dentro da Vale do Rio Doce, através de vídeos, mostrando a importância do empregado, do empregado também acionista.

Tentarei resumir em apenas cinco itens o que ponderei à época. O Estado-empresário foi crucial para dotar nossa economia de infra-estrutura e indústria de base, dada a carência de capitais privados. Se olharmos a história da Vale do Rio Doce, ao longo dos 54 anos, vamos ver que a Vale do Rio Doce refletia os sentimentos da sociedade brasileira nesse período. Entre os anos 50 e 60, a sociedade e o Governo brasileiro eram muito voltados para o nacionalismo. Nessa época, então, a Vale não tinha ainda empresas coligadas ou associadas, ou seja, 100% das atividades eram próprias da Vale do Rio Doce. Nos anos 60 a 70, passamos um período híbrido, onde várias empresas foram criadas na Vale do Rio Doce, mas sempre o Governo era majoritário no seu capital e na administração. Nos anos 70 a 80, com o sopro de privatização não só dentro do Brasil, mas em outros países como Inglaterra, França, Argentina, Chile, a Vale do Rio Doce começou a ter empresas das quais ela era minoritária. Isso também tinha uma vantagem, porque fugíamos dos controles, das amarras - que gosto de citar aqui - do controle do Governo.

Então, criamos várias empresas, várias associações. Hoje são em número de sessenta. Com isso, houve a chance de a Vale do Rio Doce multiplicar os seus recursos. Quando participamos com 30%, 20%, 25% do seu capital, o restante vinha de terceiros. Com isso, tivemos a oportunidade de criar várias empresas. Hoje, no entanto, o Estado não consegue fazer o que mais precisa ser feito, ou seja, exercer sua função social. Vem desempenhando mal o papel de agente produtor, enquanto nossa economia já tem condições de assumir essa responsabilidade. A sociedade deseja um Estado indutor e regulador de mercado, provedor de bens e serviços públicos, capaz de cuidar da educação, saúde, justiça e segurança. Enquanto isso, a Vale do Rio Doce convive em ambiente internacional extremamente competitivo, sendo suas concorrentes grandes empresas privadas multinacionais, que não enfrentam os entraves administrativos típicos a sociedades controladas pelo Estado.

Tenho aqui um quadro que mostra as empresas co-irmãs da Vale do Rio Doce. São empresas também com um perfil muito parecido com o da Vale do Rio Doce, empresas de recursos naturais e logísticas de transporte, principalmente localizadas na Austrália, que são as nossas grandes concorrentes.

Temos aqui a BHP, que tem quase todas as atividades da Vale e mais algumas que a Vale não tem, como, por exemplo, produção de carvão. O Brasil é pobre em carvão. Em relação ao petróleo e gás, também até hoje não nos foi possível. Agora com essa abertura do monopólio, esta deve ser uma nova unidade de negócios da Vale do Rio Doce depois de privatizada: construção de refinarias associadas a grupos privados.

Outra unidade de negócios que não temos porque a legislação brasileira não permitia - hoje já permite - é a geração de energia hidráulica, que é um grande negócio no Brasil, riquíssimo em potencial hidráulico. É idéia da Vale, privatizada, abrir mais uma unidade de negócio, onde entrará maciçamente na geração de energia elétrica. Hoje participamos de consórcios, mas como consumidores de energia, não como produtores de energia, como unidade de negócio.

A Riotinto associou-se, recentemente, com a CRA. Vê-se também uma tendência mundial no sentido da fusões dessas empresas, não de cisões. A Angloamérica é uma empresa com um perfil muito parecido com a Vale do Rio Doce; a Gencor fundiu-se com a Billinton - inclusive, são nossas sócias em várias atividades na Vale do Rio Doce; a Wester Mining, empresa com perfil muito parecido com a Vale do Rio Doce; empresas de recursos naturais e logística de transporte, principalmente localizadas na Austrália, são as nossas grandes concorrentes.

Existe a BHP, que tem quase todas as atividades da Vale; e algumas que ela tem nós não temos, como, por exemplo, produção de carvão, porque o Brasil é pobre em carvão; petróleo e gás até hoje não foi possível; agora, com essa abertura do monopólio, a construção de refinarias associada com grupos privados deve ser uma nova unidade de negócio da Vale do Rio Doce, depois de privatizada.

Outra unidade de negócios que não temos porque a legislação brasileira não permitia - hoje já permite - é a geração de energia hidráulica, que é um grande negócio no Brasil, riquíssimo em potencial hidráulico. É idéia da Vale, privatizada, abrir mais uma unidade de negócio, onde entrará maciçamente na geração de energia elétrica. Hoje, participamos de consórcios, mas como consumidores de energia, não como produtores de energia, como unidade de negócio.

A Riotinto associou-se, recentemente, com a CRA. Vê-se também uma tendência mundial no sentido de fusões dessas empresas, não de cisões. A Angloamérica também é uma empresa com um perfil muito parecido com a Vale do Rio Doce; a Gencor fundiu-se com a Billinton - inclusive, são nossas sócias em várias atividades na Vale do Rio Doce; a Wester Mining e a Normal Group Road River; são empresas de recursos naturais e logística de transporte e todas elas com forte potencial na produção de minério de ferro, madeira e celulose.

Somente uma Vale do Rio Doce privada, mais ágil e mais lucrativa será capaz de cumprir um relevante papel no novo ciclo de crescimento do País, gerando mais impostos, desenvolvimento tecnológico, aumento das exportações, empregos, e se constituindo num pólo de atração de investimentos de longo prazo. Tal visão macro justifica plenamente a privatização da Vale.

Mas por que esse sentimento prevalece na Rio Doce, mesmo em níveis gerenciais menos ligados aos aspectos estratégicos? Novamente, tentarei explicar, em cinco frases, esse interessante aspecto. Primeiro, porque sempre gerimos a Vale como empresa privada, tanto quanto possível, pois ela compete num mercado livre, principalmente de exportações. Isso criou em nosso corpo funcional, em todos os níveis, a cultura e a mentalidade de empresa privada; segundo, porque, desde o início dos anos 70, a Rio Doce vem criando empresas privadas em associações com terceiros e em sua gestão vem reforçando os conhecimentos da administração privada, aprendendo e se aperfeiçoando com as experiências de novos e inúmeros sócios privados - mais de sessenta; terceiro, desde o início desta década temos participado do Programa Nacional de Desestatização, adquirindo parte das siderúrgicas privadas: Usiminas, CST, CSN e Açominas, bem como de outras no exterior - Siderar, na Argentina, e CES, na França -, que gerimos de maneira compartilhada com outros sócios. Colaboramos para os ajustes de todas elas, que se tornaram agora empresas privadas, com melhores produtividade e lucratividade. Assim, além de cumprirmos nossos objetivos estratégicos - vender mais minério de ferro, fretes ferroviários e marítimos e conhecermos melhor o negócio do aço -, ganhamos mais experiência em empresa privada; quarto, porque temos acompanhado, em todo o mundo, o processo de privatização e seus benefícios, principalmente na Inglaterra, na França, no Chile, na Argentina, e mesmo no Brasil, e sentimos que a Vale se presta claramente a desempenhar o mesmo papel - uma empresa forte, sadia, lucrativa, bem vista pelo mercado. Suas ações, pulverizadas para o grande público, contribuirão para fazer crescer o mercado de capitais brasileiro e criar uma nova fonte de capitalização para as empresas, permitindo um grande surto de desenvolvimento para o País. Finalmente, em quinto lugar, porque a

Rio Doce tem já um quadro funcional enxuto, qualificado, preparado e altamente motivado, que certamente não sofrerá fortes reduções após a privatização; um quadro que não é voltado para mesquinhas preocupações corporativistas e, sim, em busca da competitividade e da produtividade, compatível com as melhores empresas do mercado, com as quais concorremos; um quadro que, em 1988, era constituído por quase 25 mil empregados e que hoje, mesmo considerando os novos negócios criados e o grande aumento da produção dos negócios já existentes, é de apenas 15 mil empregados, e mais do que duplicou sua produtividade.

Tenho que lembrar que esses enxugamentos no quadro da Vale não têm nada a ver com privatização. Todas as vezes em que os nossos concorrentes, principalmente os australianos, introduzem novidades nas suas atividades de mineração, reduzindo os seus custos, temos que acompanhar aqui, no Brasil, ou então ficaremos fora desse mercado. A Vale do Rio Doce, como tem 25% do mercado transoceânico de minério de ferro, paga um custo muito grande por ser líder nessa atividade. Somos o dobro do nosso maior competidor, que é a Mount Newman (?), na Austrália. Por tudo isso, a Companhia Vale do Rio Doce não teme e, mesmo, deseja a sua privatização.

Quanto ao segundo item, queria fazer algumas considerações a respeito. À medida em que evolui o processo de privatização da empresa, vêm surgindo na imprensa afirmações de que eu e a diretoria da Companhia Vale do Rio Doce somos contrários à sua concretização. Isso, afirmo mais uma vez, não é verdade, pois, ainda no Governo anterior, passamos a conduzir, em conjunto com o BNDES, estudo em caráter reservado sobre a privatização da Companhia Vale do Rio Doce. Para a sua execução, além do pessoal da Companhia Vale do Rio Doce, diretamente por mim orientado, dois diretores e três empregados de alto nível, contou-se ainda com a participação do então Presidente do BNDES, Pérsio Arida, com a Diretora de Privatização, Helena Landau, e do então Superintendente de Privatização e hoje Diretor da Infra-estrutura, Fernando Perroni (?). Quando o Bacha assumiu a Presidência do BNDES, os estudos passaram a contar também com a sua participação. Esses estudos, além do seu caráter confidencial e muito restrito, desenvolvidos no BNDES e na Vale do Rio Doce, foram foi muito úteis para serem usados depois, para produzirem o termo de referência, a minuta de exposição de motivos interministerial, que culminaram com o Decreto nº 1510, que instrumentou legalmente a inclusão da Vale do Rio Doce no programa de desestatização.

Quanto ao Presidente do BNDES, Mendonça da Barros, temos mantido a mesma atitude colaborativa com respeito à privatização, levando-lhe nossa sugestão e observação. A Vale do Rio Doce nunca foi privatizada. Quando recebemos as duas empresas escolhidas para fazer uma avaliação e a modelagem da Vale do Rio Doce, de repente, vimos uma série de auditores e consultores chegarem em várias áreas da Vale do Rio Doce, em vários locais, e foi natural um tumulto inicial. Até então, as privatizações eram feitas em empresas de uma atividade e um local. Quando se privatizou a Usiminas, por exemplo, apenas subia-se e descia-se um andar e apanhavam-se todos os dados. Como a Vale está em nove Estados e tem atividades diversas, inclusive sociedades diferentes, tínhamos que pedir aos nossos acionistas para liberar esses dados, isso foi normal, no início do processo. Depois, engrenou. Hoje, não devemos praticamente nenhum dado a esses empresas. A lei da desestatização é muito clara, ou seja, temos que fornecer todos os dados e documentos necessários. E fizemos isso.

Estamos realizando palestras para esclarecimento dos nossos empregados, como explicando aos nossos sócios a vantagem da privatização. Assim, é surpreendente e intrigante a campanha que vem sendo trazida à imprensa, certamente sem base na realidade e com objetivos desconhecidos. Estranho seria se não tivéssemos opinião sobre a maneira pela qual a Companhia Vale do Rio Doce deveria ser privatizada. Estranho seria se não tivéssemos opinião sobre a maneira pela qual a Companhia Vale do Rio Doce deveria ser privatizada. Nesse contexto, temos definido a pulverização das ações, aliás, priorizada pela Lei nº 8.031, que criou o Programa Nacional de Desestatização, a qual deixa bem claro, num de seus capítulos, que, sempre que possível, deve ser feita a democratização do seu capital. Também fala que a participação dos empregados deve ser facilitada num programa de privatização da empresa.

Preconizamos, ainda, que a venda da Companhia Vale do Rio Doce seja feita na sua configuração atual. Esse é o modelo que tem ocorrido no mundo todo, a fusão de empresas. Acredito que a Vale do Rio Doce seja a única empresa brasileira que se constitui num grande conglomerado, inclusive com atividades no exterior. A tendência mundial, hoje, com a globalização da economia, é de grandes conglomerados. Seria andar na contramão se fizéssemos uma cisão da Vale em vários segmentos; além disso, o processo ficaria bem mais demorado.

Julgamos de nosso dever, até mesmo pelos preceitos da lei da sociedade anônima, levar ao acionista majoritário as idéias que desenvolvemos, sem, no entanto, perder de vista que cabe inteiramente a ele tomar as decisões finais para a venda de sua participação societária, e que será de nossa responsabilidade facilitar o seu cumprimento.

Finalizamos afirmando, como cidadão e como administrador da Companhia Vale do Rio Doce, nossa crença e vontade a favor de sua privatização.

Muito obrigado.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Sr. Presidente, poderia fazer uma observação?

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Pois não, V. Exª tem a palavra.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Só gostaria de deixar bem claro que, nas últimas reuniões com o consórcio, o próprio consórcio fez questão de dizer da absoluta homogeneidade de trabalho com a Vale em termos de resposta rápida e adequada a todo tipo de informação solicitada. Nesse sentido, apenas gostaria de ressaltar isso, para reafirmar aquilo que o Presidente da Vale já disse, de que esse tipo de acusação é absolutamente incorreta e não está de acordo com a realidade.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Quero agradecer a V. Sªs pela clareza das exposições feitas, que trouxeram muitas luzes a um tema que está num debate atualíssimo no Senado Federal.

Passo a palavra ao eminente Relator, Senador Mauro Miranda, para as indagações que desejar fazer; em seguida, aos Srs. Senadores inscritos na lista que tenho em meu poder.

O SR. RELATOR (Mauro Miranda) - Sr. Presidente, Srs. Senadores, Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros, Presidente do BNDES, gostaria de saber, primeiramente, se o embasamento jurídico do Programa Nacional de Desestatização é adequado e suficiente para a implementação rápida do PND, ou se falta alguma coisa para a qual esta Casa precisa colaborar.

Segunda pergunta: quais as entidades privatizadas no âmbito do PND, no período de janeiro de 95 a março de 96, já que desse período toda a sociedade cobra uma agilização de parte do Governo? A política de restrição dos investimentos em empresas privatizáveis não colabora para o seu sucateamento e, conseqüentemente, desvalorização das mesmas?

Temos um problema grave na nossa região Centro-Oeste, que atinge todo o cerrado. A dificuldade de convivência entre a Vale e a Rede Ferroviária Federal, refletindo-se especialmente os contornos de Belo Horizonte e a serra do Tigre, é imensa, para levarmos nossos produtos agrícolas ao Nordeste e ao porto de Tubarão, nosso principal centro de escoamento.

A quarta pergunta: a Vale vai entrar na concorrência da Rede Ferroviária Federal nesse trecho, ligando a parte ferroviária da Vale até o nosso Centro-Oeste, especialmente até Brasília? Pode entrar, deve entrar, qual a política, já que está sendo privatizada também? Estamos nesse impasse enorme, porque não temos condições de solucionar nosso problema.

Quinta pergunta: temos em nossa região um Corredor Leste-Oeste, que foi uma concessão dada, por noventa anos, para a iniciativa privada; essa concessão é de uma ferrovia extremamente importante para a nossa região e está praticamente paralisada; não cumpriu nenhuma de suas obrigações de tempo, projeto e execução. Essa mesma ferrovia Leste-Oeste, que atinge muito Goiás e parte do Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, recebe dinheiro do FAT ou do financiamento do BNDES e não cumpre nenhuma de suas metas. Existe uma desconfiança muito grande quando se privatiza, quando se dá ao setor privado - para um grupo brasileiro forte, como aconteceu -, financiado com recursos públicos e não se vê nenhum resultado - pelo menos, ela deveria funcionar a partir deste ano. Nossa preocupação é esta: privatiza-se a Vale do Rio Doce, quando nós não temos condições de gerenciar nenhuma empresa já privatizada, que deveria responder com financiamentos públicos, para solucionar um problema tão grave do transporte na nossa Região Centro-Oeste.

V. Exª visitou o sul do Piauí, o sul do Maranhão e parte do norte de Mato Grosso. Espero e faço um convite muito incisivo para que V. Exª também visite o Mato Grosso do Sul, Goiás e Mato Grosso, que são regiões extremamente propícias ao desenvolvimento regional. Somos uma região mediterrânea, estamos carentes imensamente desses grandes projetos.

Para ilustrar, nosso minério, da região sul de Catalão, que é a rocha fosfática que dá suporte a toda agricultura brasileira, para sair daquela região e chegar em São Paulo, em torno de 750 quilômetros, leva 19 dias. Está sendo

mais fácil buscar o minério na Flórida ou em Marrocos. Isso está ligado à Rede Ferroviária, a Fepasa e a Rede Ferroviária dentro do Porto de Santos. São esses os problemas que queria colocar, demonstrando a esta Comissão Especial o drama que enfrentamos.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Não sei quem falaria primeiro. (Pausa.)

Passo a palavra ao Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - A primeira pergunta que gostaria de fazer refere-se à eficácia e à eficiência do atual quadro legal, em relação ao Programa Nacional de Desestatização.

Estou há seis meses na Presidência do BNDES, exatamente o período em que tenho tido contato com essa responsabilidade. Minha opinião é de que o presente quadro legal é adequado à realização da tarefa de privatização dessas empresas. Acredito que a forma como se realiza é uma decisão final do Presidente da República. Existe também uma comissão formada por Ministros que têm responsabilidade setorial sobre cada empresa a ser privatizada. A exigência de uma avaliação feita por duas empresas, para que se tenha um intervalo de valor sobre a empresa que será vendida, parece-me também uma medida absolutamente adequada, porque é um mecanismo transparente e importante, porque durante esse período realiza-se quase que um **check-up** de cada companhia. Portanto, é um período em que a própria empresa é obrigada a refletir sobre seus problemas, sobre suas questões estratégicas. Nós, do Governo, temos um momento importante para exatamente refletir sobre a melhor forma de realizar essa venda. Evidentemente que o fato de se exigir uma avaliação de preço mínimo restringe um aspecto, muitas vezes importante, que é exatamente o de se atingir outros objetivos que não o de preço.

O exemplo da Vale do Rio Doce é muito interessante, pois esta tem a maximização do valor financeiro da venda, que certamente seria atingido pela venda de 51% do controle, sem nenhum tipo de restrição ao comprador. Esse será certamente o valor máximo de venda da Companhia. Evidentemente, ao se fazer isso, abre-se mão de qualquer tipo de objetivo secundário, seja de natureza estratégica, seja em relação aos empregados. Entretanto, seria fundamental que isso fosse levado em conta. A minha percepção é de que essa questão tem uma resposta quase que impossível, porque cada caso - a questão do preço ou de objetivos secundários de natureza estratégica ou de qualquer outra natureza - varia demais. Então, sinto-me razoavelmente confortável para dizer que o modelo atual, a forma atual da lei é absolutamente adequada à execução dessa nossa atividade.

Como V. Exªs devem ter acompanhado, muitas vezes, temos problema com o Tribunal de Contas, mas, até agora, esse tipo de questionamento, esse tipo de discussão, tem sido resolvido de uma forma muito eficiente, através exatamente da discussão e do debate. O Tribunal de Contas olha do ponto de vista da maximização do valor, mas ele é sensível e, por isso, temos tido oportunidades freqüentes de debate sobre a introdução desses outros tipos de objetivo. Por exemplo, se formos à Vale do Rio Doce: o Dr. Francisco José Schetino defende a pulverização das ações, que levará à obtenção do menor valor pela venda dos 51% da Companhia, que, por definição, na pulverização, não existe controle, então, nenhum grupo estará pagando um preço a mais, um adicional de preço por ter o controle da empresa. Então, para nós, é muito claro que o valor de venda da Vale do Rio Doce, independente do valor intrínseco, está limitado superiormente por uma venda do tipo que leva quem pagar mais caro por 51% e limitado inferiormente pela pulverização absoluta do seu controle.

O que conhecemos de outras experiências, que, certamente, traremos à discussão, é o que se chama normalmente do modelo francês, que é uma posição intermediária entre esses dois extremos. Na França, optou-se por vender pulverizado, ressalvado um percentual do capital da ordem de 25% a 30%, onde isso era vendido - a expressão francesa é **noyau dur**, o caroço duro do controle - com limitação, não era para um só, era para um grupo de empresas, no qual havia uma série de constrangimentos do tipo - certamente, usaremos na Vale - não pode ser concorrente, consumidor, aí se coloca a restrição.

Mas a minha aferição é de que a lei atual é adequada, evidentemente tem falhas, cada um de nós poderia ter um modelo, mas me parece que tem funcionado ao longo destes anos. Não tivemos, efetivamente, nenhum grande desastre nesse processo, em termos de empresas privatizadas. As empresas siderúrgicas, hoje, são bastante rentáveis, tanto que V. Exªs devem estar acompanhando pelo jornal, existe uma tentativa **the cover**, de uma fusão, mas são empresas, hoje, com padrões internacionais de produtividade. Isso é muito fácil de entender porque, do ponto de vista do investidor privado, na hora em que coloca recursos nessa empresa, desembolsa recursos, tem a tendência de maximizar o retorno desse recurso, maximizando a eficiência da empresa.

Em relação à segunda pergunta e um pouco ligada à primeira, sei que há na sociedade, na opinião pública, um certo sentimento de que houve uma redução no ritmo das privatizações. O que aconteceu, é um pouco do que falei na minha intervenção, é que mudamos a qualidade da privatização no Brasil, deixamos - a Vale é a última -, de vender empresas que produzem bens e serviços no mercado, que, portanto, são geridas pela concorrência do mercado, e começamos a entrar naquilo que se chama de venda de monopólios naturais de serviços públicos, setor elétrico, setor de transporte, setor ferroviário. Essa transição implica, para ser um processo responsável de privatização, no desenvolvimento do que se chama espaço regulatório, isto é, implica no desenvolvimento pelo Governo, pelo Estado, de regras que estabeleçam a forma como esses serviços públicos serão executados. De que forma? Regras absolutamente equilibradas, que garantam ao investidor privado a possibilidade de realizar o seu investimento e de buscar a maximização dos seus resultados, mas, de outro lado, introduzindo a figura do consumidor, que deve ser defendido na sua procura pela qualidade dos serviços, pelo preço que ele paga.

E o que acontece é que, no Brasil, na nossa história, nunca houve esse desenho institucional. Por quê? O investidor era o Governo e o regulador também. As duas coisas se misturavam, as duas coisas se fundiam. E estamos sendo obrigados, hoje, a um esforço. O próprio Legislativo, através da Câmara e do Senado, está considerando uma série de projetos de lei vindos do Executivo, exatamente para estabelecer esse espaço regulatório. Quando se procura entender um pouco a experiência do que aconteceu em outros países, o processo de privatização já existe há 12 ou 13 anos - temos países como a Inglaterra, que já tem uma experiência suficiente -, mostra que, neste momento, a velocidade de realização das privatizações, na área de serviço público, não é o objetivo prioritário do Governo, que terá que realizá-la dentro dessa cobertura de defesa do consumidor, porque já temos exemplos bastante numerosos em outros países, onde isso não foi feito com cuidado.

Na própria Inglaterra, foi feito muito sob o impulso ideológico, de uma mudança de ideologia, e tem-se, hoje, problemas sérios de preço ou de qualidade do serviço. Essa mudança do que chamo de qualidade do processo de privatização, na minha opinião, com a correção da orientação do Governo, isto é, privatizaremos na medida em que tivermos esse espaço regulatório efetivamente desenvolvido, é que dá impressão ao analista mais preocupado com o quanto foi lá ou aqui, é esse tipo de crítica que ouvimos.

Tenho recebido constantemente do Ministro José Serra e daqueles que fazem parte do Conselho de Desestatização uma orientação muito clara de não me preocupar ou não ficar nervoso com esse tipo de crítica, mas que se tem que levar isso de uma maneira correta. Inclusive, na área ferroviária, no qual V. Exª tocou, o processo de privatização da rede, desenvolvido pelo Governo, é completamente diferente do processo da Ferronorte. Ali foi dada a concessão para a construção e operação da ferrovia sem cuidado nos padrões de serviço a ser prestado, porque a ferrovia é um serviço público, monopólio, normalmente se tem uma ferrovia só servindo uma região.

No caso do processo em curso da Rede, colocamos no contrato de concessão o que se chama de índices técnicos que o concessionário terá que atingir ao longo do tempo, sem o qual o Governo tem o direito de retirar a concessão. Com relação à Ferronorte, como se confundiu a construção com a alteração, isso ficou muito mais difícil, porque há um volume de recursos envolvidos muito maiores do que a simples alteração. No caso, por exemplo, da malha de Corumbá a Bauru, que já foi privatizada, isso é muito claro. O que se chama de índice técnico? A velocidade mínima, o volume de produção de carga transportada por ele, tudo isso é estabelecido no contrato de concessão, e o não-atingimento desses índices técnicos implica, por parte do Governo, a retirada da concessão.

Então, é muito importante que se entenda essa mudança de qualidade. E mais do que isso, o que tenho dito é que o processo de privatização que, no começo, era federal e entendido como mera venda de empresas, hoje, tem uma outra qualidade no Brasil: primeiro, não é mais federal. O próprio BNDES, hoje, está cuidando da privatização do serviço de esgotos de Ribeirão Preto; estamos cuidando da privatização dos serviços de água de Limeira, em São Paulo; estamos cuidando dos serviços de privatização da Rodovia Rio-Petrópolis, Rio-Teresópolis; e, mais do que isso, temos hoje doze empresas de energia elétrica estaduais em processo de privatização. Então eu diria que hoje não vivemos mais um processo de venda de empresas, mas um processo de reforma da maneira como o Estado interfere na economia, em que o Estado abre mão da sua responsabilidade direta de empresário, ou de operador, e assume a

sua responsabilidade de estabelecer as regras a serem cumpridas no fornecimento do serviço público e passa a ser o agente fiscalizador, com legitimidade e poder, para cancelar um contrato de concessão, na medida em que o concessionário não atingir as qualificações exigidas.

Isso me parece ser a forma adequada de entender um processo de privatização no Brasil. É um processo mais amplo, não é a venda de uma empresa siderúrgica, ou química, mas o estabelecimento de condições eficazes, do ponto de vista do usuário, do cidadão ou a da empresa, e condições competitivas de investimento para que parte dos investimentos, que foram sempre realizados pelo setor público, passe a ser realizado pelo setor privado.

O BNDES, nesse aspecto, Senador, tem uma dupla inserção nesse processo, porque somos, de um lado, agentes da privatização tanto do governo federal, como dos estaduais e municipais, como somos também banqueiros dos novos concessionários de serviços públicos. Por exemplo, só nos quatro projetos rodoviários que já estão em fase de implantação, já foram feitas licitações de privatização, que são esses quatro que já citei, existe um em Vitória, outro em Santa Catarina. Para esses quatro projetos - a Dutra, Rio-Petrópolis, Rio-Teresópolis e a ponte Rio-Niterói - o BNDES está financiando investimento da ordem de R$1,2 bilhões para os novos concessionários privados, na recuperação e modernização de todas essas vias.

Em relação à Vale do Rio Doce na concorrência da Rede Ferroviária Federal, vejo de uma forma absolutamente normal. Não estamos aqui tratando de mudar a estratégia e o espaço de operação da Vale, essa continuará e ela hoje é uma empresa extremamente eficiente na questão ferroviária. Então, do ponto de vista da eficiência da transformação da Rede Ferroviária numa malha ferroviária que funcione, a Vale é absolutamente necessária. O que nos surpreendeu, a Helena, a mim e ao pessoal do BNDES, é que hoje - e aí o Schetino vai ter que mostrar que é bom - a privatização das ferrovias no Brasil já conta com o interesse de grandes empresas internacionais de transporte ferroviário.

Por exemplo, nessa primeira malha que foi privatizada, a Corumbá-Bauru, ganhou uma empresa americana. Sabemos que para a segunda malha, a do Centro-Leste, que será privatizada no mês que vem, já existe, além do consórcio da Vale, além dessa empresa que ganhou a linha Corumbá-Bauru, dois outros grandes grupos de transporte ferroviário americano que vão entrar no Brasil. Isso, do ponto de vista do Governo, e creio que do ponto de vista da sociedade brasileira, é o que é relevante. Porque a nossa malha de transporte ferroviário hoje é uma das mais ineficientes do mundo. A velocidade média de nossos trens é de 10 km/h. Dou um exemplo: a Fiat começou a transportar automóveis de Belo Horizonte para o porto e só chegava a metade do automóvel, porque, a 10 km/h, o ladrão pulava dentro do vagão, durante a noite, desmontava o veículo e tirava a metade. Então, do ponto de vista de privatização, a esta questão de uma certa crítica de lentidão do processo, eu respondo que não é verdade e, mais do que isso, estamos deixando de ser um processo de venda de empresa e passamos a ser um processo de reforma de Estado e estamos atingido setores absolutamente vitais da nossa economia.

O SR. FRANCISCO JOSÉ SCHETINO - Sr. Presidente, desejo dar uma explicação.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Concedo a palavra a V. Exª.

O SR. FRANCISCO JOSÉ SCHETINO - Quando a Vale entrou na lista de privatização, na reunião do Conselho de Ministros, eu estava presente e mostrei às suas Exªs que tínhamos vários projetos em andamento e, portanto, não poderíamos ser engessados. Os Ministros nos disseram que não era objetivo do Governo engessar a Vale, e que os projetos que estavam em andamento e os novos que fossem surgindo, seriam autorizados, desde que a Vale mostrasse que agregava valores à Companhia. Então, conseguimos, no Conselho de Ministros, uma autorização para participar de três segmentos da rede. O primeiro, que era o de Corumbá-Bauru, infelizmente perdemos; o segundo, que será a linha que vai de Belo Horizonte ao planalto Norte de Minas, é realmente muito importante para a Vale, pois faz parte do nosso Corredor de Exportação Centro-Leste, que desemboca em Tubarão.

Essa é uma questão, não digo, de honra, mas importante para a Vale. Importante para nós é que as cargas cheguem em Belo Horizonte; quando isso acontece, temos a ferrovia Vitória-Minas, que tem um custo operacional marginal baixíssimo. Todas as cargas hoje, ao longo da Vitória-Minas, tipicamente ferroviárias, já estão na Vitória-Minas. Então para trazer outras cargas para essa ferrovia precisamos da colaboração do trecho da rede que está sendo privatizada que vem à Brasília, Goiânia, etc. Nesse projeto vamos entrar com mais cuidado, com grupos mais fortes, aceitar ágios maiores. É claro que o interesse da Vale nesse trecho é diferente de vários associados nesse grupo, então teremos que fazer uma coordenação para respeitar o interesse de todos.

Então, em tudo aquilo que agrega valor à Vale o Governo tem honrado e tem deixado que a Vale participe.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Continua com a palavra o eminente Relator.

O SR. RELATOR (Mauro Miranda) - Dr. Luís Carlos, no caso da Ferronorte, o senhor é o banqueiro da obra. Se as condições não dão garantia ao Governo de fazer uma fiscalização adequada ou modificar o que foi dado nessa concessão, o BNDES não teria o direito, como grande banqueiro nacional nessa obra, de chamar esse grupo privado para uma eficiência maior, uma fiscalização melhor, ou vai jogar esse dinheiro lá e ficamos sem saber quando haverá o retorno econômico - é claro - para o grupo, mas especialmente para a nossa região.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Senador, ocorreu um problema importante que foi, como V. Exª sabe, o daquela ponte que viabiliza a ligação com São Paulo. Uma parte da construção dependia de recursos do Estado de São Paulo, que só agora começou a aportar os recursos para a retomada da construção. Em segundo lugar, claramente, houve, por parte do grupo empreendedor uma subestimação do esforço financeiro que deveria ser feito. Mas V. Exª pode ter certeza de que o Banco - e aí não sou eu quem fala, porque o Banco tem 42 anos - tem procurado, tanto que existe em fase final uma capitalização bastante expressiva do grupo que está fazendo a Ferronorte para que ele tenha condições de desenvolver o trabalho até o final.

Claramente, ocorreram dois tipos de dificuldades: a dificuldade financeira do Estado de São Paulo, que era responsável por 40% do custo da construção daquela ponte rodoferroviária, e uma subestimação por parte do grupo empreendedor, não dos recursos do BNDES, mas do seu aporte próprio de recursos. Mas estamos em cima disso e a informação que tenho, do dia de ontem, é que finalmente o Estado de São Paulo aportou os recursos. Aí há um **timing** entre a construção da ponte, que é realmente de grande porte, e o restante do cronograma de obras. Mas claramente essa área é absolutamente fundamental para que possamos levar àquela região agrícola tão importante os benefícios da melhoria da qualidade da malha ferroviária que vem de São Paulo, do porto de Santos, Sepetiba etc.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Quero registrar a presença do Deputado Federal João Miguel Ferrosa, do Prefeito Municipal da Serra, que é município da região metropolitana da Grande Vitória, Sr. João Baptista da Motta, ex-Deputado Federal.

Concedo a palavra ao eminente Senador Gerson Camata.

O SR. GERSON CAMATA - Sr. Presidente da Comissão, Sr. Presidente da Companhia Vale do Rio Doce, Dr. Maurício José Schetino, Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros, Presidente do BNDES, de início não farei perguntas ao Presidente da Vale, porque é a oitava vez que S. Sª, em sessões do Senado em que compareço, vem falar sobre a privatização da Vale do Rio Doce. As vezes me pergunto se ele tem tempo para fazer outra coisa, a não ser vir ao Senado, fora as vezes em que vai à Câmara dos Deputados.

Em várias ocasiões tive vontade de fazer pergunta a ele sobre esse assunto. O Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros está vindo pela primeira vez, e deve ser a primeira de muitas outras, pois são várias Comissões, como a de Infra-estrutura e de Assuntos Econômicos, e aí V. Exª, durante algum tempo, não vai fazer outra coisa se não prestar esclarecimentos sobre a privatização.

Mas, inicialmente, quero cumprimentá-lo pela exposição clara, meridiana, limpa, suscitando dúvidas e mostrando que o problema de privatização da Vale não é um problema ideológico; não é um problema entre esquerda e direita - se é que ainda existem essas discussões - ou entre o social e o não-social. É uma questão de interesse do Brasil.

Confesso ao Senado e a V. Exª que a visão que tive é de que essas sucatas estatais que dão prejuízo, se o Governo der para alguém, se tiver alguém que aceite, faz um ótimo negócio. Sobre a Vale tenho dúvidas ainda, porque é uma empresa que paga poucos dividendos, mas dá lucro; não toma dinheiro do Governo para nada e está funcionando bem. Então, não sei se deveria ser privatizada. Ainda estou num processo de convencimento interno, de reflexão, de meditação. E não é um debate ideológico, aliás, como V. Exª coloca, é um debate técnico, em que se vai julgar se é ou não interesse do Brasil, sob o aspecto social ou econômico. O debate é apenas esse.

Felipe González, que deixou agora o governo da Espanha, depois de treze anos, teve a coragem de fazer um projeto de desestatização que a direita espanhola nunca teria coragem de fazer: vendeu a Companhia de Petróleo da Espanha; vendeu aquelas companhias estatais de pesca, que eram uma cruz que

a Espanha carregava nas costas, e vendeu a indústria de automóveis. Surpreendentemente, no outro dia, começaram a chegar ao Brasil automóveis espanhóis. A indústria automobilística espanhola melhorou muito e, segundo estatísticas, passou a Itália, que tem fama de ser a grande produtora de automóveis da Europa.

Não é um debate ideológico e digo isso usando como exemplo o Espírito Santo, onde o Governador é do PT. Com coragem, ele está vendendo o resto das ações da Escelsa. Anunciou que vai privatizar a Companhia que distribui água. Entendo que está certo. Se um consumidor quer água barata, não importa se foi uma empresa pública ou uma empresa privada que colocou água na casa dele. E cada vez mais o consumidor quer o melhor pelo menor preço. Antes de o indivíduo ser cidadão, ele é consumidor. No ventre da mãe, a mãe já começa tomando remédio para o bebê nascer mais saudável. Ele nem nasceu ainda e já é consumidor. O direito fundamental do consumidor, que está no Código de Defesa do Consumidor, aprovado pelo Congresso, é o melhor pelo menor preço. Quem não aprender a fazer isso, vai ter que aprender daqui para frente.

O problema das jazidas sobre as quais V. Exª levanta dúvidas, eu não tenho dúvida, porque há jazidas de mármore, de pedra, de granito e de ouro que empresas privadas estão explorando e o Governo cobra imposto e **royalties**. Não adianta ter a maior jazida de outro do mundo, se ela ficar embaixo da terra; ela tem que subir e produzir riqueza para o País. O Governo tem controles suficientes e tem experiência nesse controle, o que não me provoca nenhuma dúvida.

No tocante ao problema do transporte ferroviário, a Vale do Rio Doce não é também nenhum anjinho. Ela é uma empresa capitalista, por isso dá lucro. Lá no Espírito Santo, por exemplo, ela só está interessada no uso melhor de sua ferrovia porque tem em Carajás uma parte do minério que está saindo lá em cima. Havia até uma lei que obrigava a ter linha de passageiro em trens, porque senão ela tirava até os passageiros, para maximizar o seu lucro. Acho que não estava errada também, não. Mas o Governo teve que regulamentar sua própria empresa estatal. E ela foi buscar aquilo que mais lhe interessava num determinado ponto da sua história.

Outro problema que levanto, já que sou de Vitória, é que a Vale do Rio Doce não tem sido controlada pelo Governo, por exemplo, lá no Espírito Santo, sobre a questão da poluição. Ela emporcalha a cidade de Vitória, ela e aquelas companhias associadas dela. Gostaria até de apresentar uma emenda no sentido de que ela só possa ser privatizada no dia em que acertar aquela situação de sujar a cidade de Vitória com pó de minério. Ela não é um anjinho, porque ela é estatal, não. O Governo vai ter que aumentar o controle sobre ela.

Houve até um episódio de uma eleição que foi ganha por um governador que ameaçou fechar a Vale do Rio Doce. É tanta poluição, que o povo disse: "Esse governador é macho mesmo! Vai fechar a Vale". E não fechou. Ela está funcionando e poluindo do mesmo jeito. O José Ignácio sabe bem disso.

Preocupa-me, dentro dessas colocações todas, a compra por empresas concorrentes e a compra por empresas compradoras. Pode-se colocar restrição. Mas e o "testa-de-ferro" e o "laranja"? Entra um banco do Chile, outro do Afeganistão, entra no País aqui e efetua a compra. Quando acaba, o banco lá atrás é uma empresa compradora de minério da concorrente da Austrália ou é de uma compradora de minério. Esse é um problema difícil de controlar, esse me preocupa, porque, se bater na mão de um concorrente ou de um comprador, não sei os mecanismos, porque, normalmente, essas entidades estão registradas lá fora. Qual a forma de o Governo brasileiro controlar uma entidade que está fora de seu território e que aparece aqui como um banco que está querendo comprar umas ações da Vale do Rio Doce? Essa é a única dúvida que tenho dentro dessas levantadas de maneira clara por V. Exª. E é a pergunta que dirijo a V. Exª, pedindo perdão pela exposição demorada, que foi maior do que a pergunta e talvez maior do que a resposta.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Em primeiro lugar, é evidente que haverá um cuidado muito claro sobre quem for o comprador dessas ações. Evidentemente, bancos que são claramente utilizados como "testas-de-ferro", como o Senador disse, também estarão dentro da proibição.

Voltarei a dizer que a parte importante que fecha toda essa preocupação é a **Golden Share** porque esta estabelecerá, por exemplo, mudança de regime de produção ou algo assim. Tudo isso estará dentro de **quorum** qualificado. E todo esse **quorum** qualificado é lógico porque o ilógico, do ponto de vista de uma empresa privada, é reduzir a produção. Seria muito - e não acho que seja o caso do minério de ferro - que alguém gastasse um, ou dois, ou três bilhões de reais para poder paralisar uma produção e obter com isso um resultado equivalente na sua produção. Mas não é essa a questão. O ponto central é a **Golden Share**, porque esta estabelecerá uma série de decisões da empresa que só poderão ser tomadas com o voto favorável do vendedor, que seria o Governo.

É evidente que isso já existe. Já existe uma tecnologia no nível mundial, porque não é o único exemplo de empresa como a **Golden Share**. Para a **Golden Share** o segredo é saber quais os itens do **quorum** qualificado que terá que ser colocado para que isso seja exercido.

O SR. GERSON CAMATA - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Concedo a palavra ao eminente Senador Ernandes Amorim.

O SR. ERNANDES AMORIM - Sr. Presidente, Srs. Senadores, Dr. Luís Carlos Mendonça, Dr. José Francisco, como leigo e na qualidade de Senador, evidentemente, o que vou falar aqui é o que penso, não é com a finalidade de atingir qualquer que seja o pensamento de outros Senadores.

Pelo que foi exposto aqui pelo Presidente do BNDES, não justifica a venda a Vale. Isso é um pensamento nosso que somo aos 64% dos funcionários da Vale que conhecem a própria Vale e sabem que são contra a venda.

Penso que, no caso, vender a Vale é uma incoerência. É uma empresa que está dando lucros; é uma empresa que tem um patrimônio difícil de se avaliar. Há pouco o Presidente disse que os alvarás, os requerimentos, os direitos minerais ainda que não tenham conhecimento, não têm nem como vender; e, se vender, vai, depois, buscar do apurado, do lucro, 50%.

Temos informações da CMR, que é um instituto de pesquisa, que o subsolo da Amazônia, em pesquisas realizadas por alguns técnicos com conhecimento, vale um trilhão e quinhentos bilhões de reais. Aí, alega-se que a venda da Vale é poucos bilhões de dólares; o patrimônio é cinco bilhões do Governo. Alega-se que não dá lucro; que os percentuais de lucro são baixíssimos, mas é uma empresa que produz, que emprega, e, se venderem, brasileiros não terão condições de comprar. Dentro do mercado, ela nunca vai ser vendida pelo custo real.

No caso dos empregados, a exemplo de outros setores, parece que eles participaram de compras de outras empresas, induzidos, talvez como vão ser esses, pelo interesse desta venda; mas, logo após, repassam a compra dessas ações para outras pessoas, diante do que se vai arrecadar. E o próprio presidente disse que esses recursos poderiam ser investidos até nessa questão da reforma agrária e dos sem-terra. Como sabemos que o BNDES tem muitos bilhões de dólares para serem investidos, não haveria necessidade de fazer uma venda de uma empresa que dá lucro, sendo que há necessidade de investir esse dinheiro em setores como privatizações de estradas e de empresas estatais, que incluem uma empresa do meu Estado, a CERON(?), empresa praticamente falida, e possivelmente o BNDES vai jogar dinheiro em cima dessa empresa.

Se vão vender a Vale e estão privatizando setores como estradas, Ponte Rio-Niterói, compra de aeroporto em São Paulo pelo banco, que está aí a ser negociada com o Governo, perguntaria ao Presidente do BNDES se compensa vender a Vale, diante desses investimentos que estão fazendo hoje no País, diante de investimentos dos quais o próprio BNDES está participando hoje no País, como o caso dessas privatizações.

Perguntaria ainda ao Presidente por que o BNDES não deixa de investir um pouco nos grandes empreendimentos e procura investir no desenvolvimento de pequenas empresas, na produção. Na Região Norte, por exemplo, a que pertenço, não se vê quase nada de investimentos por parte do BNDES.

Nós somos contra a compra da Vale, entendemos até que vendê-la é antipatriotismo, é entreguismo. É isso o que penso. Sou leigo, e não quero com isso ofender as pessoas que pretendem votar. Se aqui houvesse 41 senadores que tivessem o mesmo pensamento, jamais seria vendida a Vale do Rio Doce.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Concedo a palavra ao Sr. Luís Carlos Antônio M. Barros.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Eminente Senador, a privatização dessas rodovias, dessas empresas de energia elétrica, de água e de esgoto não é feita com o dinheiro do BNDES. A privatização é exatamente a venda de uma empresa pública para capitais privados. O BNDES é apenas o agente que faz a avaliação, que faz o edital de concorrência, que orienta esse processo todo, portanto isso não envolve o dinheiro do banco. Este vem basicamente do Fundo de Seguro Desemprego, e o BNDES remunera esses recursos com uma taxa de juros flutuantes, chamada TJLP, e que reproduz com

uma certa fidelidade a taxa de juros do mercado. Portanto, o nosso dinheiro é de empréstimo, não é de investimento, e esses recursos são canalizados basicamente para o financiamento do investimento privado.

O BNDES, por exemplo, é o grande banqueiro do setor de papel e celulose do Brasil. Deve ter uns US$12 bilhões emprestados aos empresários desse setor. O BNDES tem uma carteira de US$12 bilhões de dólares de financiamentos de máquinas, equipamentos industriais e agrícolas: tratores, caminhões e tornos. O BNDES é o grande fomentador de todo o investimento privado no Brasil, por ser basicamente a única fonte de recursos de longo prazo que temos na nossa estrutura financeira.

A questão regional do BNDES realmente tem que ser enfrentada. O Ministro José Serra, quando assumi, deu-me a seguinte orientação, entre outras: o BNDES é formado por cinco letras; quero que você coloque mais ênfase nas letras "N" de Nacional e "S" de Social. As críticas que podem ser feitas ao BNDES giram em torno da sua grande concentração na região mais rica do País e da sua pouca inserção no esforço social, principalmente em termos de infra-estrutura".

Isso é exatamente o que estamos fazendo. Criamos há dois meses uma Superintendência de Ação Social e Regional. No BNDES, a superintendência é o nível hierárquico mais alto. Já começamos um trabalho mais articulado na região Nordeste com o BNB. Na próxima sexta-feira e no sábado, o Ministro José Serra e eu estaremos em Manaus exatamente para levar a mesma mensagem, a mesma preocupação e a mesma agenda de trabalho para a região Amazônica. Realmente, no nosso equilíbrio, esse é um esforço que terá que ser feito.

Em relação à Vale do Rio Doce, como eu disse, vim aqui expor o que nos parece ser, dentro do Governo, a racionália dessa decisão. A Vale do Rio Doce pode ser uma empresa rentável, mas o seu lucro acaba ficando dentro da própria empresa.

O que coloquei aqui é que não há projetos de retorno econômico e social mais relevantes do que o que o Tesouro recebe hoje em relação à Vale do Rio Doce. Às vezes, há uma confusão no sentido de que a privatização da Vale do Rio Doce representa uma redução do seu tamanho e uma diminuição da sua importância econômica. No nosso entendimento, ocorre exatamente o oposto, porque isso segue a própria lógica do investimento privado. Ninguém investirá US$5 bilhões numa empresa que tem o potencial de retorno excepcional, um mercado bastante amplo e, como o próprio Dr. Schetino falou aqui, oportunidades extraordinárias de investimento, as quais, muitas vezes, exigem que, em determinado momento, haja um aporte de recursos. O Tesouro não tem esses recursos, ou, se os tem hoje, dentro da prioridade da própria sociedade, os mesmos são destinados a áreas muito mais importantes.

No nosso entendimento, a privatização da Vale do Rio Doce, levando-se em conta o seu tamanho, o seu desenho e a sua eficiência, não implica a redução de emprego, de exportações e da velocidade de novos investimentos. Pelo contrário, isso não nos preocupa, desde que resolvida a questão central de para quem e como deve ser vendida - há a questão da **Golden Share**. O que nos preocupa é que, hoje, nas regiões Norte e Nordeste, há demandas de investimento de infra-estrutura básica de apoio à atividade econômica já existente.

Não estamos falando da idéia de investimentos na fronteira norte, onde nem essa atividade econômica existe. Estamos falando sobre a responsabilidade de o Estado brasileiro dar às pessoas que fizeram investimentos na agricultura, na indústria ou em outros setores as condições necessárias de transporte, de armazenagem e de energia, para que não só se viabilize o que já existe, mas para que também se reproduza, nessa nova fronteira agrícola, o ciclo de riqueza e de desenvolvimento social que tivemos em outras áreas. Essa é a nossa posição.

O SR. ERNANDES AMORIM - Sr. Presidente, para concluir, já que se falou no "N" e no "S" da sigla BNDES, gostaria de dizer que, antigamente, quando o País estava bem, havia investimentos para a construção de estradas e para ajudar os municípios. Com o fim dos recursos e da política das grandes empreiteiras dentro do Congresso Nacional, os municípios ficaram pobres.

Hoje, o BNDES financia desenvolvimento e a compra de maquinário, como S. Sª disse há pouco. Haveria possibilidade de o BNDES financiar as prefeituras de todo o País ou os maquinários utilizados na manutenção das estradas? Essa é uma pergunta que não tem nada a ver com o assunto da Vale do Rio Doce, mas eu a formulei, porque se falou no papel do BNDES, que deveria girar em torno do social e do desenvolvimento.

Hoje, um prefeito não tem direito de pagar R$1 mil ou R$2 mil por uma máquina para ajudar a sua prefeitura. O BNDES não poderia investir recursos nessa área?

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Durante longo tempo, na época da hiperinflação, houve um grande controle dos custos dos investimentos das unidades de Governo, seja federal, estadual ou municipal. Tanto que existem normas do Conselho Monetário Nacional que proíbem que os bancos aumentem os seus financiamentos ao setor público.

É evidente que, hoje, com uma realidade completamente diferente em relação à inflação no País, com a economia em processo bastante avançado e maduro de estabilização, abre-se novamente um espaço para que o crédito público, ou seja, o crédito às unidades de Governo, voltem a realizar-se.

Hoje, estamos, pela primeira vez em anos, liberados para realizar, em determinadas condições, esses investimentos. Por isso, o banco começou a financiar os Estados no Programa do Prodetur, do BID, que é um programa de desenvolvimento e turismo do Nordeste.

Por essa razão, começamos a discutir com o Estado do Maranhão a respeito de novos investimentos em termos de infra-estrutura viária.

Dada a dificuldade e a reduzida capacidade de pagamento de Estados e Municípios, a minha percepção é que a maior parte desses investimentos - o Dr. Eliezer Batista usa uma palavra que, apesar de pernóstica, é absolutamente perfeita: **missing links**, que são pequenas ligações que estão faltando para que essa região tenha um potencial de desenvolvimento muito grande - terá que sair dos recursos fiscais do Tesouro, que também são escassos.

Por isso, Senador, penso que este é o momento, por considerar que está maduro, de o governo ter a coragem de realizar essa troca de investimentos; um investimento que anteriormente foi absolutamente necessário, por outros investimentos que hoje são tão ou mais necessários do que Carajás na época em que a Vale decidiu realizá-lo.

O SR. EDUARDO SUPLICY - Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Senador Eduardo Suplicy, antes de conceder a palavra a V. Exª, peço vênia para conceder a palavra ao eminente expositor, o Presidente da Vale do Rio Doce, que desejava fazer alguns acréscimos.

O SR. EDUARDO SUPLICY - Pois não.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Muito obrigado.

Concedo a palavra ao Presidente da Vale do Rio Doce.

O SR. FRANCISCO JOSÉ SCHETINO - Muito obrigado, Sr. Presidente. Gostaria apenas de fazer uma correção. O Senador realmente tem razão quando fala que, logo depois da privatização, os empregados organizados nesses fundos de investimentos vendem rapidamente as suas ações, auferindo lucros. Realmente, isso é verdade na grande maioria. Mas a vida é um aprendizado. O Fundo de Desenvolvimento dos Empregados da Vale do Rio Doce corrigiu esse erro. De acordo com o estatuto, as ações do empregado que adere a esse Fundo ficam em carência durante cinco anos. Depois desse prazo, o empregado pode vender suas ações apenas dentro do Fundo.

Devemos lembrar que, quanto às empresas que foram privatizadas na área siderúrgica - a Vale do Rio Doce sabe bem disso, porque também participa do conselho dessas empresas, que são a Aço Minas Gerais S.A., CSN e Usiminas -, os fundos não venderam as ações. Os empregados participam do Conselho de Administração, ajudando a administrar a empresa. Inclusive, na Açominas, foi exatamente o representante dos empregados que denunciou desmandos que um dos acionistas vinha cometendo na empresa; rapidamente, isso foi corrigido. É muito importante o empregado participar também da administração da empresa. A lei da desestatização prevê, independentemente do número de ações, um assento no Conselho para o empregado. Mas, se não há um respaldo de ações, o assento não tem muito valor. Então, é importante que os empregados não vendam as suas ações. No Fundo de Desenvolvimento dos Empregados da Vale e de outras empresas que estão sendo privatizadas agora, isso está sendo corrigido, exatamente para que não ocorra o que V. Exª falou.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio) - Concedo a palavra ao Senador Eduardo Suplicy.

O SR. EDUARDO SUPLICY - Sr. Presidente da Comissão, Sr. Presidente do BNDES, Dr. Luis Carlos Mendonça de Barros, Dr. Francisco Schetino - de acordo com as contas do Senador Gerson Camata, o Dr. Francisco Schetino já conversou conosco por oito vezes sobre este tema, e o Dr. Luis Carlos Mendonça de Barros também já esteve aqui algumas vezes - diante de tantas oportunidades de nos convencer dos benefícios da privatização da Vale do Rio Doce, o Presidente do BNDES e o Presidente da Vale do Rio Doce consideram legítimo nós Senadores termos oportunidade de decidir se a Vale do Rio Doce deve ou não ser privatizada? V. Sªs têm alguma objeção ao projeto,

que a base governamental, a toda hora, impede de ser votado o projeto do Senador José Eduardo Dutra, no sentido de que o Senado, onde estão os representantes dos Estados, três por cada Estado da Federação - manifeste-se a favor ou contra? Estamos numa democracia. Gostaria de ouvir a opinião do Presidente do BNDES.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Tem a palavra o Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Senador, em primeiro lugar, é a primeira vez que tenho a oportunidade de estar aqui, nesta Casa, para discutir a questão da Vale do Rio Doce. Depois de uma rápida passagem pelo Banco Central, esta é a minha primeira experiência no chamado setor público.

Em segundo lugar, tenho instruções do Ministro José Serra, e também faz parte da minha convicção democrática, no sentido de que, tantas vezes quantas forem necessárias, virei a esta Casa para discutir esta questão, com a maior boa vontade, porque isso é da minha responsabilidade. Esta Casa representa a sociedade, e não temos nenhuma veleidade de decidir pela sociedade. O que tenho dito, várias vezes, é que me pareceria mais adequado que terminássemos este longo trabalho, esta longa lição de casa que nós do BNDES, com os dois consórcios que nos assessoram, temos realizado, para discutir as alternativas que mais se adequam à forma de venda da Vale do Rio Doce. Como eu disse desde o início, esse meu pequeno **paper**, que foi realizado, simplesmente procura responder a dois tipos de questões. Primeiro, a questões efetivamente já levantadas num debate nesta Casa, quando fizemos uma exaustiva leitura de todos os discursos e de todas as intervenções e procuramos catalogar as grandes preocupações. Por isso essa metodologia que usei representa muito o meu raciocínio cartesiano de engenheiro: dois grandes blocos de questões. Evidentemente o primeiro grande bloco é o que a consciência e as idéias de cada um pode responder, que é por que vender a Vale do Rio Doce. Simplesmente procurei aqui alinhavar alguns argumentos que me parecem corretos do ponto de vista daquele que vai responder que se deve vender a Vale do Rio Doce. A segunda, é de uma outra natureza. A pergunta tem muito mais a ver com transparência, com os objetivos de naturezas outras que não simplesmente o que prevalece no primeiro, que é uma decisão racional de realocar a capacidade de investimento do Estado.

Não tenho condições - e nem me parece que seja esta a minha função - de dizer ao Senado o que ele deve ou não deve fazer. A posição que tenho defendido, como já está formalmente estabelecido por parte do governo que nenhuma decisão será tomada sem essa discussão, é que houvesse, por parte desta Cassa, essa espera de mais de 30 ou 40 dias, que é o que precisamos para terminar o nosso trabalho, de maneira que os dados sejam apresentados detalhadamente para que a decisão possa ser tomada por esta Casa. Longe de mim qualquer tentativa de influenciar o Senado. Estou simplesmente cumprindo o meu dever, hoje, de homem público, isto é, estou fazendo no BNDES, junto com a Drª Elena e com todos os funcionários, com o consórcio, aquilo que a lei me manda fazer: estudar a questão e apresentar as alternativas do modelo A. Isso farei e estou fazendo, e, mais do que isso, a qualquer instante, que esta Casa ou a Câmara dos Deputados achar necessário este tipo de debate, estarei aqui, inclusive quando tiver um desenho final das alternativas que nos parecem viáveis.

O SR. EDUARDO SUPLICY - Eu gostaria, Presidente Luís Carlos Mendonça de Barros, que V. Sª tivesse tal confiança no seu poder de persuasão, no sentido de achar que nos convencerá, que pudesse estar tranqüilo, dizendo-nos que o Senado deve votar a favor ou contra, porque o Governo tem tais elementos para convencer o Senado da necessidade de privatizar, que não haveria problema em submeter essa decisão aos 81 Senadores, ao invés de uma posição de "vamos tentar convencer". Está-nos parecendo que o Presidente Fernando Henrique Cardoso e seus ministros estão com receio de não conseguir persuadir os Senadores e não querem que votemos, amanhã, o projeto do Senador José Eduardo Dutra.

Embora eu tenha aqui colocado algumas preocupações, não foram dadas todas as respostas; algumas, sim. V. Sª procurou ordenar metodologicamente as respostas a algumas das preocupações; outras, eu gostaria de levantar agora.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Posso fazer uma observação?

O SR. EDUARDO SUPLICY - Pois não.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Essa minha apresentação por escrito foi exatamente para permitir que se fique como um primeiro esboço de um debate, que, tenho certeza, será extremamente elevado, ao longo do qual, estaremos, se não respondendo a todas as questões, pelo menos levantando todos os aspectos de uma decisão que é absolutamente relevante.

O SR. EDUARDO SUPLICY - Presidente Luís Carlos Mendonça de Barros, em dezembro de 1995, a Presidência do BNDES e o Ministro José Serra responderam a requerimento de informações que formulei, colocando como o BNDES realiza venda de ativos financeiros de sua propriedade, a prazo, pelo valor de face, aos agentes financeiros credenciados, através de contrato de compra e venda de ativos.

Esses ativos financeiros são comprados pelos agentes financeiros para aquisição, no âmbito do PND, de bens e ações em leilão ou em processo de colocação pública, destinados a sua própria carteira de investimentos ou então para repasse a terceiros investidores para utilização no âmbito do PND.

As condições de venda desses ativos são regulamentadas por resolução de diretoria, e assim por diante. Quando há um processo de privatização, por exemplo, no setor petroquímico, de US$2 bilhões e 194 milhões, apenas US$179 milhões, 7,8%, foram pagos em moeda corrente. Aquilo que não foi pago em moeda corrente, foi de alguma forma financiado na maneira descrita.

A maneira descrita corresponde a financiamentos que, por esta resposta, são financiamentos concedidos aos grupos que se utilizam desse mecanismo, obtém financiamentos a taxas tais como TJLP mais 3% ao ano. A TJLP não é propriamente a taxa de juros de mercado; é a melhor taxa no mercado brasileiro.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA BARROS - É a taxa no Passivo do BNDES.

O SR. EDUARDO SUPLICY - Cerca de 18,3%, pelo que pude ver nos jornais de hoje. É uma taxa relativamente bem mais baixa que a de mercado. Representa uma oportunidade que o BNDES dá àqueles que participam do processo de privatização, obviamente um estímulo para adquirirem ações.

Aqui entra um outro aspecto, que é de o BNDES conceder os recursos, 2 anos de carência, 10 anos para pagar, a TJLP mais 3%, obviamente a taxas bem melhores do que as de mercado para grupos financeiros como, por exemplo, ocorreu no setor petroquímico, que foi objeto da preocupação deste requerimento.

No setor petroquímico, para fazer um paralelo - depois vou chegar à Vale do Rio Doce...

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Eu apenas ponderaria a V. Exª que quem vem expor perante a Comissão naturalmente se prepara para falar sobre um determinado tema.

O SR. EDUARDO SUPLICY - Mas é sobre o caso da Vale do Rio Doce.

No setor petroquímico, por esse mecanismo de taxas de juros bem menores do que as de mercado, um dos principais grupos econômicos brasileiros, o Odebrecht, que tinha antes uma participação bem menor, passou a ter 51% do capital da Poliolefinas e depois, 62,9%; na Petroquisa, passou de 33,3% para 66,7%; na PPH, passou a 100%, e assim por diante.

O que quero mencionar é que o BNDES proporcionou oportunidade para que um dos maiores grupos econômicos do Brasil tivesse uma posição que hoje tem causado preocupação. Aqui está o ex-Presidente do CADE, Dr. Coutinho. No caso do setor siderúrgico, por exemplo, isso fez com que o CADE, preocupado com a situação de monopolização crescente, viesse a sustar uma das operações de compra.

O Ministro Nelson Jobim decidiu sustar a decisão do CADE, que, de acordo com a sua legislação e regulamentação, mostrou sinal amarelo, indicando uma concentração demasiada de poder.

Não sei se o CADE está examinando o caso petroquímico da mesma forma que o fez em relação ao setor siderúrgico, quando o grupo Gerdau pegou mais uma empresa.

Agora chego ao caso da Vale do Rio Doce, que tem, obviamente, uma posição de enorme poder no País. Trata-se de um oligopólio ou algo próximo ao monopólio conforme o setor, que pode ser o de minério ou outro.

Então, neste caso, é uma questão de natureza mais geral. O BNDES vai proporcionar oportunidades, tais como nos outros processos de privatização, para grupos econômicos já poderosos terem financiamentos de longo prazo? Quero ouvir a resposta.

No caso petroquímico isso aconteceu. Pergunto como será em relação à Vale do Rio Doce. Qual é a proporção, eventualmente, de pagamento em moeda? Será algo como 8%? Qual será a proporção? Haverá financiamento

de forma direta ou indireta para algum grupo já poderoso poder comprar? Poderão ser usados títulos, as denominadas moedas podres? O Governo não gosta que se utilize esse nome, mas os jornais o fazem a toda hora. Que títulos? Da dívida interna? Da dívida externa?

Em que medida aqueles, como Helena Landau, que têm pensado no processo de privatização chegaram a cogitar dos processos de privatização que ocorreram em alguns países, onde se pensou em algo um pouco mais democrático?

Em alguns países do leste europeu - por exemplo, na ex-Tcheco-Eslováquia, depois dividida em República Federativa Tcheca e Eslovaca -, resolveu-se distribuir ações igualmente a todo o povo. Todas as pessoas receberam uma quota relativa ao conjunto das empresas estatais, e cada um fez o que considerou melhor. Não sei todos os detalhes.

Levando em conta essa sistemática, a Bolívia, país vizinho ao Brasil, no seu processo de privatização - não sei em que medida o BNDES estudou isso -, resolveu que 50% das empresas estatais que estariam sendo vendidas teriam as suas ações distribuídas igualmente entre todos os cidadãos de 18 anos ou mais, o que significa que essas pessoas, com o tempo, passarão a receber um dividendo como resultado. Por acaso o BNDES chegou a estudar experiências dessa natureza?

Tive a oportunidade de dialogar brevemente com V. Exª sobre outro processo bastante interessante, que ocorre com o Fundo Permanente do Alasca. Não sei em que medida toda a equipe no PND estudou processos como esses.

Gostaria de saber em que medida essas outras formas têm sido cogitadas, com a preocupação principal de que o Brasil, hoje campeão mundial da desigualdade de riqueza e de renda, não venha a ter procedimentos que nos levem a continuar com esse infeliz título.

Preocupa-me o processo de concentração de renda e de riqueza, a continuidade de processos de financiamento e de estímulo ao desenvolvimento que envolvem renúncia fiscal e crédito a taxas de juros bem menores do que as de mercado, para aqueles que já acumularam grande patrimônio continuarem acumulando maior riqueza em nosso País.

Quando Herbert de Souza, o Betinho, saiu do Comunidade Solidária na quinta-feira, alertou-me para o fato de que o Programa Pró-Emprego, que tem o BNDES como um de seus instrumentos-chave, estaria realizando mais um programa pró-investimento do que de criação de empregos.

Com base em que me preocupo? Com base em algo que historicamente ocorreu: no fato de o BNDES tantas vezes, nas últimas décadas - não se trata da gestão de V. Sª -, ter proporcionado, assim como todo o sistema de instituições oficiais de crédito - V. Sª, como estudioso da economia brasileira e do mercado financeiro, sabe muito bem disso -, estímulos ao desenvolvimento, por meio de créditos subsidiados e de renúncia fiscal àqueles que já detêm muito, levando às distorções que hoje preocupam o Presidente Fernando Henrique Cardoso. Sua Excelência quer o resgate da justiça no País, pelo menos em seus pronunciamentos; falta-lhe a forma prática de chegar a isso.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Senador Eduardo Suplicy, rapidamente passarei pela primeira parte; embora não seja tema, não gosto de deixar nada sem explicação.

V. Exª sabe que o BNDES, na segunda metade da década de 70 e na primeira da década de 80, período de grandes sonhos e expectativas de crescimento, foi o grande financiador do setor público brasileiro, e um dos grandes receptores desse empréstimo foi o que se convencionou chamar de sistema Siderbrás, exatamente o conjunto formado pelas empresas siderúrgicas controladas pelo Governo e a sua **holding** chamada Siderbrás.

Com a falência desse sistema - no caso da Siderbrás, mais da própria empresa do que do sistema -, o BNDES ficou de posse de volumosos créditos contra a empresa, sem nenhuma capacidade de pagamento. Essa é uma das origens do que hoje se convencionou chamar de moeda podre, o que me parece um pouco de exagero, porque é um órgão do Governo, um banco oficial, credor de empresas do próprio Governo.

O que se fez, nesse período da privatização, por uma coincidência histórica do próprio setor siderúrgico e, depois do petroquímico, foi transformar esses créditos, que rendiam correção monetária mais 6%, contra empresa do setor público, sem nenhuma capacidade de pagamento em créditos contra o setor privado. Segundo os critérios de análise do banco, rendendo TJLP + 4%, que é a taxa-base de empréstimo do banco. O banco, hoje, tem quase 50% do seu passivo com o recurso do FAT, recurso do antigo PIS/PASEP - são recursos dos trabalhadores que rendem TJLP. Como o banco é público, trabalhamos com um **spread** entre o que custa para nós o dinheiro e o que nós emprestamos nessa ordem de 3,5% e 4%. Então, do que se convencionou chamar de engenharia financeira ou do que se pode chamar de uma atuação de reciclagem de ativo do banco, essas operações fizeram sentido. Era um banco que possuía um patrimônio líquido negativo. Conseguiu trocar ativos em que não tinham recebimentos e que rendiam 6% ao ano de juros real contra ativos de empresas que passaram pelo nosso crédito. Não estou, evidentemente, entrando no mérito se ser bem feito ou não, mas posso lhe garantir que o banco, quando livre para fazer sua escolha, é muito qualificado na definição dos créditos. Essa é uma operação absolutamente correta do ponto de vista de gestor de um banco, mesmo sendo um banco público. A TJLP não é uma taxa subsidiada; 75% do seu valor é igual ao custo do **overnigth** Selic, isto é, igual ao custo que o Governo paga nos seus títulos; 25% reflete a taxa de juros em dólar nos papéis brasileiros no exterior. Ela é subsidiada mais baixa, porque é a taxa de juros que os bancos brasileiros cobram. Uma das funções do BNDES, como banco de longo prazo, é prover recursos de longo prazo a empresas a taxas de juros que sejam razoáveis, disso remunerando corretamente os recursos do trabalhador. Então, essa operação, parece-me - tomei posse no banco agora em novembro - é um banco hoje com R$300 milhões dessas chamadas moedas podres de uma carteira que chegou a alguns bilhões de reais. Do ponto de vista da operação, não vejo nenhuma incorreção. Do ponto de vista do banco mesmo em termos de recuperação de crédito pela mudança do devedor e da taxa de juros foi altamente favorável. O Senador sabe muito bem que a burocracia do BNDES é absolutamente de alto nível - esse é um testemunho que faço em todo lugar que vou. Talvez o Governo Federal seja aquele lugar onde se preservou de maneira mais adequada, de uma forma mais perene a qualidade do burocrata brasileiro, que não é ruim. E foi toda ela conduzida com esse objetivo.

Do ponto de vista específico do banco me parece - não tenho nenhum tipo de restrição, nenhum tipo de colocação. Infelizmente, V. Exª está usando um argumento, nesse raciocínio, que o Paulo Guedes desenvolve, ou seja, de que estaríamos subsidiando o setor privado porque estamos cobrando uma taxa mais baixa que um banco qualquer cobra no mercado. Mas essa não é a função do BNDES. Sua função é remunerar adequadamente os nossos recursos que, no fundo, representam o patrimônio dos trabalhadores. Provei àqueles que querem realizar investimento taxas de juros que sejam razoáveis, respeitadas as nossas condições e taxas de juros que são muito elevadas. Então, desse ponto de vista, eu, sinceramente, não concordo com V. Exª. Penso que foi uma operação absolutamente correta realizada. Mesmo do ponto de vista do Tesouro, que estava vendendo empresas à beira da falência, o fato de ele não ter recebido caixa mas ter abatido dívida também tem a sua justificativa. O que acontece - e essa é uma posição muito forte do Ministro José Serra - é que, agora, quando entramos na venda de empresas como a Vale do Rio Doce, a própria **Ligth**, não lhe posso responder quanto nós vamos usar de moeda na privatização da Vale do Rio Doce, porque não chegamos a essa decisão, mas posso lhe dar a minha opinião particular, claramente. O único comprador de ações da Vale que terá direito a financiamento - nós já temos discutido isso - são os trabalhadores, que não têm condições de pagar a casa. A Vale do Rio Doce é uma empresa de Bolsa negociada no Brasil e no exterior. Essa é uma questão aberta, mas na qual posso antecipar a minha posição, e eu sei que é a posição da maioria das pessoas envolvidas nesse processo.

Em relação à alternativa de se usar esse patrimônio para recompor o programa de renda do Governo penso que é uma alternativa. E nesse caso é a minha posição pessoal e podemos estar divergindo, mas certamente no bom sentido, porque são posições absolutamente corretas. Na minha visão, num País como o Brasil, o que mais me assustou nesses seis meses de experiência no banco foi o tamanho do Brasil. O que mais me assustou nesses seis meses de experiência foram as cifras das coisas envolvidas no Brasil.

O BNDES tem 1996 um orçamento de desembolso de R$11,3 bilhões, sendo que o Banco Mundial, que cobre o mundo todo - pelo menos uma grande parte do mundo - tem R$10 bilhões. Então, em tese, é um orçamento que, aliás, quando se quer chamar à atenção para o tamanho do banco - tive agora a oportunidade de fazer algumas palestras no exterior e isso chama a atenção -, do ponto de vista do que isso representa na real necessidade de formação de capital fixo que nós temos no Brasil, isso não é nada. Então, parece-me também correta a alternativa de, em vez de se usar esses recursos para complementação de venda, que se alavanque esses recursos. Aí, sim, isso tem de ser cobrado: os projetos corretos e os projetos que tenham a maior taxa de retorno, seja ele econômico e social, que é o que pensamos fazer com a Vale do Rio Doce.

Uma das sugestões que foram dadas - posso falar porque fui autorizado pelo Ministro José Serra e pelo próprio Presidente da República - e

por que não usar um pedaço da privatização da Vale do Rio Doce, exatamente num processo de real atuação fundiária, que nada mais é do que um processo de enfrentamento direto da pobreza num País? Esses nossos camponeses sem terra, do Movimento dos Sem-Terra não são camponeses sem terra, são pobres na sua origem. Essa é a questão. Nós podemos ter camponeses sem terra mas que têm uma renda, um emprego, alguma atividade decente para ser realizada, e pelo pouco que conheço e percebo não é essa a questão deles. Essa é uma questão de pobreza, de gente que não tem renda nenhuma.

Então, estou absolutamente tranqüilo, penso que já nos conhecemos tempo suficiente para nos respeitarmos mutuamente, dentro das nossas divergências, de que esse é um caminho mais correto que temos hoje. E eu sempre digo que essa decisão é crucial, porque ela pode marcar a fronteira da forma como o Governo vai enfrentar a questão da mudança do perfil, inclusive de distribuição de renda dentro do Brasil.

O SR. EDUARDO SUPLICY - O BNDES aplicará R$11,5 bilhões. O BNDES possui hoje o Conselho curador do FAT, onde estão representados os membros das centrais sindicais. Acredito que deve haver um sistema de informação consolidada, provavelmente informatizada, que, por exemplo, permita a este Conselho estar acompanhando que empresas recebem, para que tipo de investimento, etc. Se houver - acredito que haja - esse dado informatizado, queria sugerir ao BNDES que coloque á disposição do Senado. do sistema Prodasen a informação para que, num sentido permanente no cotidiano, possam os Senadores examinar a transparência das decisões tomadas, tipo, projeto, finalidade, condições. Não seria, neste caso, problema de sigilo bancário, até porque o BNDES, em seus relatórios, muitas vezes divulga que se trata da utilização de recursos dos trabalhadores. Penso que não há problema algum com qualquer empresa que receba financiamento do BNDES. Às vezes elas publicam que receberam recursos do BNDES para finalidades específicas. São informações que - acredito - podem e devem tornar-se públicas.

Penso que a melhor forma seria a informatização do sistema, no caso de o volume ser grande, para facilitar o entendimento no Congresso Nacional. É a sugestão que deixo.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Senador, fomos mais longe do que isso. O órgão máximo administrativo do BNDES é o Conselho de Administração, que está acima da Diretoria e que é formado por três membros. Temos hoje no Conselho de Administração o Sr. Gilmar Carneiro, representando a CUT, o Sr. Luizinho, representando a Força Sindical, e o Sr. Daniel de Oliveira, que é o Secretário Geral do CODEFAT. Não precisamos da estatística, pois eles participam agora da gestão do Banco, e o objetivo do Governo, ao tomar essa decisão, foi exatamente esse, porque parece-nos absolutamente legítimo e correto que os trabalhadores, que são responsáveis por 50% dos recursos - certamente, com o crescimento vegetativo do FAT -, participem da nossa gestão.

O SR. EDUARDO SUPLICY - Considero positiva essa atitude, e a minha sugestão é no sentido de haver um fluxo normal de informações.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Concedo a palavra ao Senador Jader Barbalho.

O SR. JADER BARBALHO - Sr. Presidente, Dr. Mendonça de Barros, Dr. Schetino, em primeiro lugar, desejo cumprimentar o Presidente do BNDES pela forma da exposição escrita que nos foi passada, de certa forma muito pedagógica, com relação às questões levantadas e ao ponto de vista do BNDES no que se refere às mesmas. Creio que esse debate é da maior importância, até porque fica claro que, no seio do próprio Governo, ainda se estuda a questão, os diversos ângulos e o tratamento a ser dado.

Eu perguntaria ao Presidente do BNDES, quanto o Governo já apurou no processo de privatização das empresas já negociadas? Em que foram aplicados os recursos?

Quando cheguei aqui, não pude ainda me informar a respeito do valor que o BNDES imagina que custa a Vale do Rio Doce. Indagaria também se já está definida se a venda será feita por inteiro ou se será fatiada a Vale, nas diversas empresas?

E gostaria de ressaltar, entre as minhas preocupações, a preocupação levantada pelo Senador Gerson Camata com relação ao controle da Vale. Da própria exposição por escrito e do que já foi dito, em diversas oportunidades, fica claro que o objetivo de venda da Vale, em primeiro lugar, seria livrar a empresa das dificuldades de natureza legal que a empresa enfrenta, por ser uma estatal. Este seria um dos aspectos.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Menores, mas seria um dos aspectos.

O SR. JADER BARBALHO - E que está na sua exposição. O outro seria o de conseguir recursos que o Governo não possui para criar outras Vales.

Eu gostaria de ressaltar a minha preocupação, também, dentre as observações feitas pelo Senador Gerson Camata, das possíveis dificuldades que o Governo terá de controlar quem irá adquirir a Vale do Rio Doce, com o risco de, a médio e longo prazo, se chegar à constatação de que o País possa ter tido prejuízos com a venda eventual, através de terceiros, para concorrentes ou para atuais compradores da Vale do Rio Doce.

Sr. Presidente, não desejo aqui absolutamente dar o meu voto a respeito dessa questão, porque penso que este não é momento oportuno. Os Presidentes do BNDES e da Vale do Rio Doce não são as pessoas indicadas neste momento para receber aqui certo voto de nenhum Senador a respeito desta questão. Penso que o resultado desta reunião é produtivo para que, através do diálogo e do debate, tenhamos condições de esclarecer pontos não compreendidos até aqui.

A minha última questão é com relação ao resultado dos recursos obtidos. V. Exª oferece no texto três alternativas. A primeira seria a aplicação desses recursos para o enfrentamento da dívida interna do Governo; o segundo, a alocação desses recursos em infra-estrutura - e V. Exª se refere ao Plano Plurianual de Investimentos, elaborado pelo Ministério do Planejamento e que elenca inúmeros projetos organizados nos chamados eixos de desenvolvimento e integração -; por último, a hipótese dos recursos serem destinados à reforma agrária. Represento aqui, como todos nós, um Estado da Federação. Aliás, o Senado tem essa característica diferente da Câmara. A nossa representação aqui é paritária. O menor Estado da Federação tem igualmente o mesmo número de Senadores de São Paulo. Fico muito preocupado, porque o Plano Plurianual 96/99, com os eixos de integração nacional e continental, colocou o Pará fora do mapa do Brasil. Foi algo brutal. Desenhou de tal maneira, que o Pará foi tangenciado pelo Amazonas, Mato Grosso, Maranhão, Tocantins, e ficou totalmente do lado de fora. Se se tratasse de um Governador do PT, até compreenderia, mas trata-se de um Governador do PSDB.

Considerando que a Vale do Rio Doce, hoje, seguramente, detém o seu maior patrimônio, fundamentalmente patrimônio mineral, no meu Estado, no Pará, começo a ficar preocupado quando V. Exª se refere a esses eixos todos e passa pelo Piauí, pelo oeste da Bahia, pelo sul do Maranhão, pelo Tocantins, pelo Estado de Goiás, e ficamos nessa situação no mapa do Plano Plurianual. Fico preocupado, porque vai restar para nós os sem-terra. Lamentavelmente, o Pará acaba sendo o palco dessa dura realidade que todo o Brasil assiste e que envolve esses brasileiros que se deslocam tangenciados já de outras regiões. Fico muito preocupado.

Quero fazer esse registro com relação aos projetos de infra-estrutura que aqui estão referidos. O Dr. Schetino está aqui e poderia fazer a avaliação. Mas gostaria de saber qual o patrimônio mineral da Vale hoje, fundamentalmente o patrimônio mineral da Vale, e onde ele está. Está no Estado do Pará, seguramente. O Carajás é considerado pelos geólogos como uma anomalia mineral. Está exatamente no meu Estado. Quanto vale isso? Trata-se de outra coisa que ficou pendente, e estamos ansiosos - sou um deles - para conhecer a avaliação da Vale do Rio Doce, particularmente em seu patrimônio mineral.

Ouvi a resposta de V. Sª quanto à participação em **royalty**. Como tudo está em estudo, não quero ser inconveniente. Manifesto apenas minha ansiedade em relação a essa questão.

Gostaria de saber quanto valerá a Companhia Vale do Rio Doce, se já está definida a venda por inteiro ou parcelada e outras opções aqui elencadas. A primeira, o Governo irá continuar, no meu entendimento - e, aliás, já está ressaltado em seu próprio trabalho -, nessa questão da política de juros. O Executivo não pode reduzi-la, senão arrebenta com o Plano Real. É do conhecimento de todos que isso deverá ser feito gradativamente e a longo prazo; segunda, sobre a infra-estrutura, que não acolhe o Estado do Pará; terceira, sobre a reforma agrária.

Em relação à questão, são essas as ponderações que faço neste momento. Gostaria de merecer essas informações, para que pudesse amadurecer e evoluir o meu ponto de vista a respeito disso.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Senador Jader Barbalho, começarei pela terceira, que trata do PPA. Evidente que esse **paper** foi feito sobre idéias muito gerais, quando quis, simplesmente, fazer uma referência a uma das fontes de possíveis investimentos. Mas, para deixá-lo mais tranqüilo, minha grande bíblia em relação a esse chamado **missing link**, do Dr. Eliezer Baptista, não é o PPA, mas um trabalho sob o título de **Infra-estrutura e Integração na América Latina**, do mesmo autor - e já existe uma cópia com

V. Exª -, onde seu estado está bastante citado e aquinhoado. O que está escrito foi uma referência que fiz. Evidente que a idéia-força desse capítulo não é exatamente onde aplicar o dinheiro, mas a de, muito mais, passar a idéia de mudança de ativos ou mudança de qualidade de investimento no Tesouro. Essa foi minha idéia-força.

A questão do juro sei que é complicada, não sendo, talvez, a alternativa melhor.

Quanto à infra-estrutura, tome V. Exª o referencial PPA simplesmente como um gancho do qual fiz uso. Nossa bíblia, no BNDES, é essa, onde a sua leitura irá deixá-lo mais tranqüilo em relação a seu Estado.

Os valores da riqueza mineral e o da Vale do Rio Doce, a meu ver, são a grande questão avaliativa da empresa. Quanto à Vale, como é cotada em bolsa, tem-se diariamente o seu preço nessa passarela diária, que nos mostra coisas interessantes. Existe uma grande diferença entre as ações ordinárias e preferenciais, porque se está questionando um controle. As avaliações da Vale do Rio Doce, provenientes dessas demonstrações diárias, é meramente indicativa, tendo um valor entre R$10.500 e R$11 bilhões. A grande questão - que já é do conhecimento do consórcio - não é da Vale. Aparecerá sempre que se avaliar uma empresa mineral que tem direitos de exploração, porque é um desconhecido. Por isso, o que apresentaremos será um elenco de possibilidades que vai desde a mais radical - a que está no meu **paper** - orientando para a retirada dos direitos minerais da empresa que vai ser vendida. Por exemplo, a Doce Gel, que é detentora desse direito, sai da Cia. Vale do Rio Doce. De qualquer forma, eu não a venderia, por ser, de fato, uma empresa de prospecção.

Outra alternativa, já usada em outros lugares do mundo, é a que cria um **royalty** com um valor que, evidentemente, interesse ao sujeito a fazer explorações. Com isso, seja qual for o momento da descoberta, o Estado participará via **royalty**. Essa é questão em aberto. Diria ser esta a questão central do que ora discutimos.

Quanto a ser vendida em partes ou inteira, surgirá da modelagem. Quando mal havia assumido o BNDES - sem ter experiência nos contatos com a imprensa, aprendi angariando alguns problemas - fiz simplesmente a menção de que, às vezes - lembro-me de até ter citado aquele filme **Pretty Woman**, visto por muitos, em que um personagem desejava comprar o estaleiro para poder picá-los. Existem casos em que a venda feita em pedaços ter-se-á um todo, maior do que se fosse vendido inteiro. Depois, em conversas com o Dr. José Schetino, passando a entender a dinâmica da Vale do Rio Doce, vejo hoje a questão de forma diferente, porque a empresa tem uma lógica própria de integração. Se esta fosse desvirtuada ou violentada, estaríamos alterando, bruscamente, o próprio valor da companhia. De qualquer maneira, isso sairá do nosso trabalho e será apresentado.

Sobre o Programa de Privatização, temos em torno de R$13 bilhões para a venda. Existe a **Light**, nossa próxima privatização de porte, que imaginamos estar em R$2 bilhões e pouco. Essa é, mais ou menos, a ordem de grandeza.

Temos uma série de privatizações em que não existe entrada de dinheiro. Por exemplo, as ferrovias têm um volume de dinheiro expressivo, pois são alguns bilhões de reais, ao longo de 30 anos. O Governo se livrará de uma empresa que dá R$1.300 bilhões em prejuízo, sem fazer o que lhe seria peculiar, ou seja, prover o País do mínimo em infra-estrutura ferroviária.

O Processo de Privatização ou o Processo de Reforma do Estado, que creio ser o mais adequado dizer, tem os dois objetivos. Há um terceiro. No caso da rodovia Dutra, o Governo, além de receber o **royalty** pelo pedágio, deixa de fazer R$300 milhões de investimento que passará à responsabilidade do setor privado. A somatória disso é que faz esse grande todo, orgânico, que temos na reforma do Estado. É certo que na Vale do Rio Doce também não é o dinheiro no caixa para que se pague juros ou qualquer outra coisa. Tenho uma posição muito pessoal, compartilhada com outros amigos do BNDES, de ser essa a alternativa que transformará tudo em investimentos produtivos e que terá grande alavancagem sobre o espaço econômico brasileiro.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Concedo a palavra ao eminente Senador José Eduardo Dutra.

O SR. JOSÉ EDUARDO DUTRA - Sr. Presidente, desta Comissão, Sr. Presidente do BNDES, Sr. Presidente da Vale do Rio Doce, Srs. Senadores, em primeiro lugar, quero fazer o registro do exagero do Senador Gerson Camata. Lembro-me de que o Dr. José Schetino está aqui pela terceira vez. Numa delas, S. Sª não veio falar sobre a privatização da Vale do Rio Doce, mas da empresa com Urucum. Como o tema estava em debate, todas as perguntas se direcionaram ao tema de hoje. Apesar de discordar do Senador Gerson Camata nesse ponto, concordo quando S. Exª diz que esta não é uma discussão ideológica. Registro essa idéia constantemente. Muitas vezes são citadas as iniciativas de nosso Partido, o PT, como uma contradição entre o nosso discurso e nossa prática. O que tem sido feito em Vitória, Londrina e Ribeirão Preto é exatamente a abertura de capital de empresas estatais, estabelecimento de parcerias, mantendo o controle acionário, gerando empresas eficientes, competitivas, como a Vale do Rio Doce.

Prometi a mim mesmo que não iria entrar no debate sobre a privatização, até porque, a meu ver, mantida a atual legislação, não vai adiantar se o Senador Gerson Camata, ou o Senador Jader Barbalho, ou o Senador Beni Veras, ou o Senador Elcio Alvares, ou o Senador Sérgio Machado, ou eu, ou o Senador Eduardo Suplicy estivermos convencidos ou não da privatização, porque, mantida a atual legislação, a Vale, por deliberação do Poder Executivo, vai ser privatizada. Por isso é que eu não entraria no debate. Além disso, meu objetivo é trazer para dentro desta Casa o debate. Quero debater com os senadores que são contrários, por entender que os senadores, os representantes eleitos do povo, são os que devem dar a palavra final sobre a matéria.

Existem alguns argumentos colocados aqui que eu não resisto a comentar, pois, a meu ver, significam contradições entre a parte do Governo. Primeiro, quando utiliza como uma das justificativas uma empresa que está sujeita a entrar nos administrativos e financeiros, etc. O mesmo Governo, que retrocedeu profundamente - e sobre isso eu gostaria do depoimento do Dr. Francisco Schetino - com relação ao contrato de gestão, que era assinado por governos anteriores.

Concretamente, o atual Governo estabeleceu medidas de tal maneira draconianas que restringem essa... Ou melhor, aumentam esses entraves administrativos e financeiros que haviam sido superados nos governos anteriores e que voltam, por ação desse Governo, em relação à Vale do Rio Doce. Desde decidir se pode dar 1% ou 2% a mais para os trabalhadores até se pode atuar, se pode entrar nesse ou naquele setor.

Esses entraves estão sendo aumentados pela ação deste Governo, firmando um argumento contábil que volta e meia é abrangido, o fato de os dividendos nunca serem superiores a 2% ao ano. Ora, essa foi uma deliberação do acionista majoritário, que é o Governo, que decide que boa parte dos lucros é reinvestida na Vale do Rio Doce por uma deliberação do acionista majoritário. Então, não vamos continuar com esses argumentos normalmente contrários. Isso sem contar o que os economistas chamam de "externalidades", investimento em tecnologia, em fomento de desenvolvimento, esses pontos que não podem ser medidos contabilmente. Mas infelizmente os defensores continuam insistindo no argumento contábil.

Como ia dizendo anteriormente, convencidos ou não, mantida a atual legislação, o Executivo vai privatizar se quiser. E aí a minha primeira pergunta ao Dr. Mendonça de Barros. Considerando que a atual Lei das Privatizações, ou melhor, que introduziu o Programa Nacional de Desestatização, foi aprovada no Congresso Nacional em abril de 1990, por um Congresso acuado, acovardado, em final de mandato, no mesmo caldo de cultura em que, por exemplo, foi aprovado o confisco da poupança - hoje todos criticam o confisco da poupança, que foi um absurdo do Collor, mas se esquecem de que foi aprovado na mesma época da atual Lei nº 8.031, o mesmo caldo de cultura; considerando que o Presidente da República tem uma história de luta em defesa da prerrogativa do Congresso Nacional; considerando que a Lei nº 8.031, o projeto de conversão original que foi aprovado pelo Congresso, o mesmo Congresso acuado e acovardado, tinha um dispositivo que estabelecia a possibilidade de o Congresso Nacional, através de projeto de decreto legislativo, retirar qualquer empresa estratégica e considerando que o Presidente da República votou a favor desse projeto de conversão, minha pergunta é se no empenho que o Presidente da República tem feito no sentido de evitar a votação de um projeto que retoma uma prerrogativa do Congresso Nacional, se nesse empenho o Presidente da República está ouvindo os conselhos da tecnocracia do BNDES.

A segunda pergunta é quanto está sendo pago para os dois consórcios que estão avaliando a Companhia Vale do Rio Doce.

E a terceira pergunta é se o Presidente do BNDES se sente tranqüilo pelo fato de a KPMG, que foi a empresa incapaz de detectar um balanço irreal do Banco Nacional durante dez anos, fazer parte de um dos consórcios, enfim, se não me engano, do consórcio que vai tratar da questão mais difícil, que é onde está o serviço B, se se sente tranqüilo pela empresa que foi incapaz de detectar balanços reais e fictícios, se ela tem competência para fazer parte de um consórcio que vai desenvolver um trabalho tão importante.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - V. Exª tem a palavra.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Deixe-me ver se me lembro das perguntas. A primeira é sobre a mudança na lei.

Repetiria aqui o que já respondi ao Senador Eduardo Suplicy. Entendo que não cabe a mim fazer esse tipo de análise. Estou aqui com o objetivo de trazer as questões mais relevantes que têm sido discutidas sobre a privatização da Vale e algumas alternativas de respostas a essas questões, em relação as quais o desenvolvimento do trabalho me permite elencar.

Entendo não ser correto emitir uma opinião em relação a um problema que não me diz respeito diretamente. Entendo que o Governo tem, aqui, nesta Casa, as pessoas legitimadas para responder a essa questão.

Não concordo também com a segunda questão, que diz respeito à essa confusão contábil de dividendos. O problema, e o Sr. Schetino pode manifestar-se em relação a ele, é o seguinte: o Governo não retira mais dividendos da empresa, pois ela precisa de um mínimo de lucros retidos para continuar desenvolvendo suas atividades.

Não questiono aqui se a Vale do Rio Doce é uma empresa que remunera ou não. Poderia até levar esse debate ao extremo, mas, de maneira alguma tentei comparar a rentabilidade da Vale, esse assunto foi ventilado apenas como uma informação. Até porque sabemos que comparar o balanço, em época de altas taxas de inflação, de qualquer empresa brasileira com o balanço de uma empresa de moeda forte é absolutamente um exercício...

Mesmo considerando os recursos realocados na Vale e nela reinvestidos, vejo claramente no Brasil de hoje, e aceito as críticas do Senador sobre a questão do PPA com o Pará, que existem projetos relativamente pequenos, envolvendo um volume de recursos relativamente pequeno, e que darão, do ponto de vista do País, retorno muito mais elevado do que esse.

A KPMG é parte de um consórcio formado por doze ou treze empresas nacionais e estrangeiras. Empresas do maior porte, da maior qualidade. E posso lhe dizer, nós, do BNDES, estamos extremamente satisfeitos com a qualidade do trabalho realizado até agora.

Em relação ao preço - é uma pena mas posso lhe mandar a cópia de um artigo que saiu na revista **Institutional Investor**, uma das grandes revistas do mercado financeiro internacional, em que a grande pergunta era por que a Merril Lynch, líder do consórcio, cobrou tão pouco pelo estudo que está fazendo na Vale.

Mas adiante, é feito uma observação de que Merril Lynch perderá dinheiro em relação a esse trabalho. E é evidente, V. Exªs sabem muito bem, que o volume, algo em torno de R$7 milhões, é a base do consórcio, a remuneração do consórcio...

O SR. (Não identificado.) - (Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - O trabalho do consórcio envolve dois momentos distintos: são seis meses de trabalho técnico, de levantamento de dados, de conferência de valores, de trabalho legal e a colocação das ações, da maneira como for definida na modelagem da venda da Vale, no mercado interno e no mercado externo. E ela fez uma cobrança da taxa de comissão sobre isso.

Sou sincero com V. Exª, Senador, nós do BNDES nos surpreendemos com o preço, que é inclusive inferior ao que se cobra das emissões de grandes empresas internacionais.

Em relação à KPMG, não queremos entrar no mérito se essa empresa cometeu um erro ou não, porque o trabalho que realizou em bancos é de outra natureza. Confiamos na KPMG porque não está sozinha no consórcio, é uma parte bastante pequena do consórcio, que está centrado em outras instituições, nas quais temos a maior confiança.

A SRª ELENA LANDAU - (Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Peço que a senhora fale no microfone, porque isso vai constar dos registros.

A SRª ELENA LANDAU - A KPMG faz parte do consórcio, ninguém O está negando. A sua parte de avaliação vai ser conduzida basicamente pela Merril Lynch e principalmente pela Rotchil? e Projeta, empresas especializadas nisso.

A KPMG tem uma série de funções, mas nenhuma daquelas consta do trabalho a que o Senador se referiu. A sua principal função é compatibilizar o fluxo de dados recebido da Vale com o fluxo de dados que seja adequado ao método de avaliação que os consultores vão usar.

O SR. JOSÉ EDUARDO DUTRA - Com relação ao valor, o Presidente diz que é baixo, mas não disse quanto. Gostaria de saber qual é o valor.

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Poderia mandar, mas é 1,9% sobre o valor da colocação.

A SRª ELENA LANDAU - O valor do custo fixo...

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Gostaria apenas de registrar que é a Dra. Elena Landau.

A SRª ELENA LANDAU - ...do trabalho não vai sair do padrão que o BNDES tem utilizado.

De todos os programas de privatização até hoje, esse custo fixo - nós nunca usamos esta colocação sobre ações, mas dada a responsabilidade da Vale, entramos agora com esse processo - é menos de 1%. A média do programa até hoje é 0,7% do valor arrecadado, ou seja, este é o valor que é gasto com consultorias.

Certamente a parte fixa da Vale ficará próxima. Mas mando...

O SR. LUÍS CARLOS MENDONÇA DE BARROS - Acho interessante, Senador, que V. Exª leia essa matéria, porque é uma avaliação absolutamente externa ao Brasil, ou seja, é de uma revista conceituada internacionalmente, sobre a avaliação que fizeram sobre o preço cobrado pela Merril Lynch.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Como o Dr. Schetino falará sobre o contrato de gestão...

O SR. JOSÉ EDUARDO DUTRA - Deixe-me situar a pergunta para ele. Comparativamente, em relação a esse aspecto de entraves administrativos e financeiros, gostaria de saber se esses entraves aumentaram ou diminuíram do último Governo para o atual. É essa a pergunta.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Certamente, pelo que foi colocado anteriormente pelo eminente Senador José Eduardo Dutra, caberia a V. Sª informar se a supressão ou o contrato de gestão, que passou a existir a partir de governos anteriores - aliás, a Vale do Rio Doce foi pioneira nisso -, foi moldado de uma maneira que permitisse eliminar completamente esses entraves, quer dizer, se tínhamos a superação de embaraços de licitação, essas coisas todas, porque é muito interessante que essas informações fiquem registradas na tomada taquigráfica.

Se o contrato de gestão suprimia completamente esses entraves que fazem o peso da ação de uma estatal, ou se...

O SR. JOSÉ EDUARDO DUTRA - É óbvio que não, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Eduardo Dutra) - Mas estou perguntando porque se fala...

O SR. JOSÉ EDUARDO DUTRA - Estou pedindo para que se estabeleçam comparações entre a realidade de hoje e a anterior. É lógico que o contrato de gestão não retirou todos os entraves, continua sendo empresa estatal.

O SR. FRANCISCO JOSÉ SCHETINO - O contrato de gestão é um instrumento que nos dá uma flexibilidade bastante razoável. É um decreto, não tem força de lei, portanto. Sendo assim, todo ato do Executivo, se não citar que aquele ato tem força sobre as empresas de contrato de gestão, estamos livres dele. Isso realmente nos deu uma flexibilidade muito grande.

Há, no entanto, uma série de leis que somos obrigados a cumprir, mesmo tendo contrato de gestão. Por exemplo, a Lei de Licitação ampla nº 8.666 é um entrave muito forte na Vale do Rio Doce. Nesta companhia hoje, concorrência não é mais um assunto de engenheiros, passou a ser um assunto de advogados, porque faltam rubricas, há campos nulos em contratos etc. Temos uma série de obras paradas, estamos comprando mal e os nossos estoques triplicaram, porque o nosso tempo de reposição triplicou, tendo que aumentar três vezes mais os estoques. Tudo isso tem uma grande influência nos resultados da Vale e, conseqüentemente, sobre o dividendo.

Gostaria de fazer uma ressalva: pela primeira vez este ano, o Murilo Portugal telefonou-me, cobrando-me um dividendo máximo possível da Vale do Rio Doce para o Governo. Demos, então, 50% do lucro líquido da Vale do Rio Doce em dividendos. Nos outros anos, realmente, o Governo preferia que investíssemos os nossos dividendos.

Temos uma série de amarras. Lembro-me de algumas: com a defasagem cambial, o Governo deu às empresas de exportação, como é o caso da Vale do Rio Doce, uma vez que 80% das nossas vendas são oriundas da exportação, o direito de antecipação cambial. Isso foi feito para melhorar a defasagem cambial das empresas de exportação.

No entanto, a Vale do Rio Doce tem que fazer essa aplicação no Banco Central, com rendimentos muito pequenos. Portanto, não fazemos antecipação cambial. Prefiro ver a variação do dólar ou faço alguma apenas para gerenciar caixa.

Há uma portaria do Banco Central, estabelecendo que as estatais não podem solicitar recursos do BNDES. Temos, então, um exemplo: entramos num consórcio de energia elétrica em que todos os consorciados foram ao BNDES retirar recursos para financiamento, mas a Vale não pôde. Há, portanto, uma série de entraves dos quais só iremos nos livrar com a privatização.

O SR. (Não identificado.) - (Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ EDUARDO DUTRA - A Renault, que é uma estatal francesa, pode, mas a Vale do Rio Doce não pode.

O SR. FRANCISCO JOSÉ SCHETINO - Não cabe a mim discutir. Estou relatando os entraves colocados à Vale por ser ela uma estatal. E realmente existem muitos.

O SR. JOSÉ EDUARDO DUTRA - Permita-me, Presidente. A minha pergunta foi objetiva. Sei que V. Sª pode até não querer responder, mas a minha pergunta é se o atual Governo impôs medidas restritivas em relação à Vale do Rio Doce em comparação com o anterior. Só isso.

O SR. FRANCISCO JOSÉ SCHETINO - Não, temos agora um pouco mais de medidas restritivas, porque fomos... Por exemplo, para que fosse mudado, um acordo de acionistas tinha que ir ao Ministro da Fazenda. Hoje, tenho que ir ao Conselho de Ministros. Piorou um pouco, mas temos problemas de concurso público, enfim, há uma série de entraves que estão fazendo com que fique difícil, dado o tamanho da nossa empresa, concorremos com empresas altamente competitivas, multinacionais, etc.

Realmente, o sucesso da Vale no passado não dá um passaporte de que vamos ter um grande sucesso no futuro. Falo isso por todas as empresas estatais, independentemente de serem privatizadas ou não. O Governo tem que fazer um instrumento mais claro e cobrar resultados.

O SR. EDUARDO SUPLICY - Sr. Presidente, gostaria de fazer um breve comentário.

Hoje à tarde, o Sr. Benedito de Oliveira, do Rio de Janeiro, ligou-me informando que trabalha há 37 anos na Vale do Rio Doce. Talvez esteja até aposentado. Ele demonstrou a sua preocupação como cidadão, como uma pessoa que conhece muito bem a história da Vale. Citou, por exemplo, que em 1976, o então Presidente da Vale, Roquete Reis, chegou a ir aos Estados Unidos a fim de consultar a **United States Steel** para ver se havia interesse em realizar um investimento em parceria com a Vale do Rio Doce.

Na ocasião, não tiveram interesse. A Companhia Vale do Rio Doce, então, desenvolveu investimentos em Carajás. O senhor certamente conhece muito bem essa história.

Essa reflexão veio a mim a propósito da pergunta do Senador José Eduardo Dutra. Pergunto a V. Sª como Presidente da Vale do Rio Doce o seguinte: por ser estatal; por ter um objetivo um pouco mais amplo, um objetivo de desenvolver o País - que não necessariamente coincide com o objetivo, em termos de prazo, de uma empresa privada -, por ser uma empresa que vise rentabilidade econômica e social para o País - ele registrou nesse caso que a Vale do Rio Doce investiu em Carajás com uma perspectiva e uma força que uma empresa estatal foi capaz de realizar -, não há momentos em que o senhor sente que, por ter o controle do poder público, a Vale do Rio Doce tem vantagens em relação a uma empresa de propriedade privada? A Vale pode ter desvantagens, mas às vezes pode ter vantagens altamente significativas do ponto de vista da Nação.

Essa é a pergunta que faço complementando a observação do Senador José Eduardo Dutra.

O SR. JOSÉ EDUARDO DUTRA - Trocando em miúdos, se a Vale fosse uma empresa privada teria construído a estrada de Ferro de Carajás?

O SR. FRANCISCO JOSÉ SCHETINO - Esse episódio envolvendo o ex-Presidente Fernando Reis eu o conheço bem porque dele participei. Realmente, naquela época, existia uma empresa que se chamava AMSA - Amazônia Mineração S.A, com 50% de participação da Vale do Rio Doce e 50% da United Steel.

A United Steel tinha interesses na Venezuela e queria que o Governo assumisse a infra-estrutura da construção de uma estrada de ferro. E o Governo, logicamente, não ia assumir uma estrutura ferroviária para transportar só minério, como aconteceu no início do projeto. Hoje já transportamos outras mercadorias, porque tem crescido bastante o volume de carga comercial naquela reunião.

Considero que o grande indutor do projeto Carajás foi o ex-presidente da Vale, já falecido, Fernando Reis, que realmente brigou com os americanos da United Steel, eles saíram do projeto, e a Vale lançou sozinha esse projeto.

Na década de 70 isso era válido, e a Vale do Rio Doce como estatal foi beneficiada. Naquela época, o mundo todo raciocinava com base em empresas estatais, influências de governo. O japonês, quando escolheu o Brasil para fazer seus investimentos, escolheu a Vale do Rio Doce por ser uma empresa estatal. Mas isso tudo passou.

Falei em minha exposição que foi importante a Vale ser estatal, ela cresceu muito sob o manto de empresa estatal, inclusive com o Governo ajudando. Atualmente, no nível em que nos encontramos, já podemos caminhar com nossas próprias pernas e ficar debaixo das amarras estatais do Governo atrapalha, porque os negócios são muito dinâmicos, não só no Brasil como lá fora. Se a empresa for estatal, é preciso pedir autorização para o Governo para que sejam tomadas decisões, isso demora. É realmente difícil.

Acredito que, no passado, foi importante a Vale do Rio Doce ser estatal, e talvez ela tenha esse tamanho por esse motivo; hoje, para continuar a crescer, tenho certeza de que ela não poderá mais continuar sendo estatal.

Respondi sua pergunta, nobre Senador?

O SR. JOSÉ EDUARDO DUTRA - Gostaria só de fazer um rápido comentário: o fato de deixar de ser estatal é em função da legislação que abrange as empresas estatais no Brasil, mas existem outros países com legislações diferentes. Na França, por exemplo, as empresas estatais não estão submetidas ao mesmo tipo de controle utilizado no Brasil. Esse é um argumento que, a meu ver, não sustenta o ponto de vista de defender a privatização.

Quando fiz a pergunta, o Senador Beni Veras argumentou que a empresa construiria porque tinha de escoar o minério. O exemplo prático é que não construiu. A United Steel era uma das donas e entregou porque não queria construir, queria que o Estado o fizesse.

Prometo que não interfiro mais, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Vou interferir porque acho que é até meu dever.

Parece-me que o assunto está ficando meio nebuloso e certamente V.Sª poderia esclarecer: o fato é que o Presidente do BNDES disse que os processos de privatização hoje não se apresentam simplesmente como processos de venda de empresa. Quer dizer, não é tanto o que a União vai encaixar com isso que interessa, mas sim que esse é um processo que ocorre sob a ótica da reforma do Estado.

Então, a pergunta que S. Exª formula é a seguinte: mantida como estatal, através de um contrato de gestão - há países no mundo em que essas coisas ocorrem -, em que se suprima esses entraves da Lei nº 8.666, que é a lei de licitação, como o limite de endividamento e a submissão a questões de ordem macroeconômica que têm ingerência direta sobre a estatal, remanesce algo na cabeça do dirigente da estatal, como uma espécie de anquilose que provoca uma autocensura e a estatal continua ou não impossibilitada de atuar num ambiente competitivo que a mundialização da economia gerou?

Em outras palavras, a pergunta é a seguinte: suprimindo isso e com um contrato de gestão altamente libertário, seria possível uma estatal permanecer - talvez até se pudesse acrescentar "por quê?" - diante desse quadro de enfrentamento competitivo numa economia interdependente, numa sociedade da informação pós-industrial, em que, realmente, a mundialização da economia é uma realidade?

É essa a pergunta que ele formulou.

O SR. FRANCISCO JOSÉ SCHETINO - Eu queria apenas dizer, para não deixar dúvidas, que quando a Vale do Rio Doce foi listada no programa de privatização, tudo o que apresentamos como sugestões o Conselho de Ministros aprovou e está sendo cumprido, tais como: as nossas participações em empresas que estão sendo privatizadas, compra, venda, etc. Eles aprovaram porque demonstramos que havia um acréscimo do valor da Vale do Rio Doce.

Penso que essa discussão sobre o contrato de gestão é mais filosófica. No meu entender, não cabe mais ao Governo entrar nessas áreas produtivas. O Brasil já está realmente grande, não precisa ter empresa nessa área produtiva, ele tem que mexer com outras atividades que são indelegáveis, como a saúde, a educação, a segurança, etc.

Então, mesmo que a empresa tivesse um contrato de gestão amplo e se tirassem todas as amarras, sou, por princípio, favorável à privatização da Vale.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Com a palavra o Senador Elcio Alvares, Líder do Governo no Senado, que é o último orador inscrito.

O SR. ELCIO ALVARES - Sr. Presidente, Senador José Ignácio; Senador Mauro Miranda; Senador Jonas Pinheiro; Dr. José Francisco Schetino, Presidente da Vale; Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros, Presidente do BNDES; eminentes colegas, esse debate de hoje levou-nos a uma reflexão muito importante no que tange exatamente à privatização da Companhia Vale

do Rio Doce. Não pelo ofício de ser Líder do Governo, mas na convicção de Senador do Estado do Espírito Santo, desde o primeiro momento, percebi que teríamos um caminho muito importante pela frente, principalmente examinando esse problema sob a ótica capixaba.

E há uma singularidade que quero registrar: os três Senadores do Espírito Santo compareceram e acompanharam todo o debate, porque nós do Estado queremos firmar nossa posição num ato de convicção absoluta e de consciência. Não nos preocupa o nosso apoio ao Governo, que tem sido dado quase que permanentemente. Preocupa-nos, isto sim, levar para os nossos conterrâneos a expressão exata da verdade, que traduza, acima de tudo, o acerto da privatização da Companhia Vale do Rio Doce.

Desejo homenagear a tenacidade do Líder José Eduardo Dutra, que, nesse curto espaço de tempo, em substituição àquele que com tanto brilhantismo exerceu a Liderança do PT, o Senador Eduardo Suplicy, já pode se considerar vitorioso. Se, por acaso, amanhã, por decisão do Plenário, seu projeto não for examinado, S. Exª já conseguiu uma grande vitória, que foi trazer para o Plenário do Senado e para o Plenário das Comissões um debate que qualifico da mais alta importância.

E diria, uma vez que tive oportunidade de ouvir alguns pronunciamentos de S. Exª, que o Senador José Eduardo Dutra vai concordar amanhã com os membros da Comissão de Infra-estrutura que estão requerendo a audiência da Comissão. Aliás, ouvir a Comissão de Infra-estrutura foi uma das medidas mais acertadas tomadas nesta Casa, no momento em que o Presidente José Agripino e todos os integrantes da Comissão, com exceção, evidentemente, daqueles que postulam ostensivamente contra a Vale do Rio Doce, pediram para que fosse ouvida a Comissão de Infra-estrutura.

O SR. JOSÉ EDUARDO DUTRA - Eu pensei V. Exª fosse dizer que iria aprovar o projeto amanhã.

O SR. ELCIO ALVARES - Estou prestando uma homenagem a V. Exª. Faço esse registro com muita tranqüilidade. Creio que esta Casa cresce no momento em que o debate é colocado com tanta elevação. Tivermos oportunidade de verificar a grandeza desse debate aqui, não só por parte dos Senadores que argüiram, mas principalmente - faço este registro com muito apreço e muita admiração - por parte do Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros que teve um comportamento que honra, acima de tudo, a participação de um homem de Governo nesta Comissão.

E vou mais além: lembro-me, nas dúvidas da Comissão, a quais discuti com o Senador José Ignácio, com o Senador Gerson Camata. Depois fui convidado pelo Sérgio Machado para uma pequena reunião para debater esse assunto, quando, pela primeira vez, confesso sinceramente, tive oportunidade de ouvir o Presidente do BNDES.

Naquela noite, saí da reunião dizendo para todos os colegas aqui do Senado que a questão da privatização da Companhia Vale do Rio Doce me parecia inteiramente elucidada pelos primeiros argumentos que ouvi - e não conhecia ainda por inteiro a argumentação. E hoje de manhã, com o Presidente Fernando Henrique Cardoso, conversei sobre a Companhia Vale do Rio Doce. E o Presidente deixou claro que, em nenhum momento, é de seu desejo ou do Governo dele, que tem pautado pela transparência, que não houvesse uma participação permanente e constante do Senado, principalmente em relação à privatização da Companhia Vale do Rio Doce.

Então, a preliminar que foi levantada aqui pelo Presidente do BNDES, que quer uma orientação ministerial, eu poderia dizer agora e aqui, na condição de Líder do Governo, que conversou hoje de manhã com o Presidente Fernando Henrique, que o Presidente também está determinado que o Senado acompanhe por inteiro a privatização da Companhia Vale do Rio Doce. Diria mesmo - e aí já usando as palavras do Presidente Fernando Henrique: há um modelo de privatização? Não. O que está sendo feito em matéria de auditoria nos informaria que a massa é que nos vai permitir a modelagem da privatização.

E esse estudo não é fechado, estará inteiramente aberto; os mecanismos da comissão terão todo acesso a esse estudo que está sendo realizado. Então, não tenho dúvida alguma: com a participação dos Senadores e com a vontade patriótica daqueles que conduzem o plano de privatização, vamos ter uma solução que represente o atendimento às aspirações maiores, principalmente na preservação de um conceito que foi criado pela Companhia Vale do Rio Doce que cabe a todos nós zelar.

É claro que isso deve ser definido de saída. Em nenhum momento o Governo vai colocar qualquer tipo de obstáculo. O Presidente Fernando Henrique almeja que o Senado acompanhe **pari passu** o processo de privatização.

Nesse instante, eu poderia - e me compete essa palavra, já que os que se opõem à privatização da Companhia Vale do Rio Doce expuseram com tanta elegância e tanto brilhantismo suas idéias, fizeram críticas em tom elevado - fazer um elogio, na condição daqueles que representam o grupo dos que apóiam a privatização.

Penso que as presenças do Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros e do Presidente da Companhia Vale do Rio Doce, José Francisco Schetino, começam a abrir efetivamente uma claridade maior sobre esse assunto. Não tenha dúvida nenhuma, eminente Presidente do BNDES, conforme falou bem o Senador Gerson Camata, de que em outras oportunidades vamos ter aqui o prazer de ouvi-lo, o debate é bastante esclarecedor.

E, na medida em que for se desdobrando o estudo que está sendo feito para a privatização, teremos oportunidade também de receber a palavra, que é fundamental para a formulação do nosso posicionamento político que, acima de tudo, visa preservar os nossos Estados.

Iria além. O Senador Jader Barbalho reclamou a participação do Pará. Temos essa estranheza. Desde o primeiro dia tive oportunidade de ver isso.

Penso que dentro do desdobramento dos programas que estão sendo montados...

Havia uma frase do Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros que gravei e passei para o Governador Victor Buaiz do PT, numa conversa que tive com ele no meu gabinete, de que o grande beneficiado da venda da Companhia Vale do Rio Doce seria o Espírito Santo, porque está dentro do contexto, da idéia do Governo fazer com que o repasse dessas verbas, em alguns casos que vão ser hauridas por intermédio da privatização, sejam aplicados em planos de desenvolvimento, principalmente fazendo com que o desenvolvimento dessas regiões em que a Vale do Rio Doce atua tenha realmente um efeito reprodutivo e importante, e aí vale a frase do Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros, na intimidade do BNDES, para que possamos criar outras Vales, não tão grandes quanto a Vale do Rio Doce, mas no âmbito regional com a mesma expressão em favor do crescimento.

Portanto, fico honrado por ver o Senador José Ignácio Ferreira, que é uma das melhores figuras da vida pública do meu Estado, presidindo esta Comissão. Ela nos deu hoje uma amostragem da importância do desdobramento desse debate em outras comissões desta Casa, e folgamos sinceramente. Um dia vou dizer ao Senador José Eduardo Dutra com toda a alegria: estamos inteiramente de acordo para formular a grande comissão que vai acompanhar a privatização da Companhia Vale do Rio Doce.

Reitero, porque sinto que é do meu dever, um cumprimento muito expressivo ao Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros, diria mesmo nesse registro que faço, sem qualquer idéia de encômio, que a sua participação no Governo Fernando Henrique Cardoso facilita sobremodo o trabalho daqueles que querem aqui, com patriotismo, defender esse Governo, porque V. Exª nos dá a tranqüilidade de que estamos defendendo a melhor causa. No caso da Companhia Vale do Rio Doce a sua privatização, a sua voz tem sido o fator de esclarecimento. E nesse momento que vivemos no Congresso numa democracia plena é importante que o Governo não se omita em nenhum momento, e aqueles que têm responsabilidade de representar o Governo tenham, como V. Exª teve com inteligência e elegância, a grandeza de prestar um depoimento que é fator fundamental para alicerçar principalmente a convicção daqueles que como eu já eram inteiramente favoráveis à tese.

Cumprimento os eminentes Senadores desta Comissão, principalmente o meu querido Presidente José Ignácio Ferreira que, conforme disse, tem tido uma atuação muito importante em favor da vida pública do Espírito Santo e faço esse registro porque é do meu dever também, em nome do Estado do Espírito Santo, os três Senadores vão comparecer em todos os atos referentes à privatização da Companhia Vale do Rio Doce, porque não queremos nos deixar levar por uma simpatia política ou por uma solidariedade política. Queremos nos levar, isso sim, na hora de votar, a favor da privatização, que é o meu caso, com a inteira convicção de que estamos assumindo um gesto que vem em favor do País e da própria empresa.

Portanto, neste momento, ao Presidente da Companhia Vale do Rio Doce, que tem uma ação tão efetiva no meu Estado, Dr. Francisco Schetino, meus cumprimentos.

De maneira muito efusiva, até certo ponto marcada pela admiração, transmito ao Dr. Luís Carlos de Barros a certeza de que S. Sª irá até o final do Governo com o Presidente Fernando Henrique, dando essa colaboração, que não é apenas a do homem inteligente, do homem que sabe o destino do BNDES, mas daquele que tem a compreensão de que a política para ser exercitada como queremos precisa exatamente de uma participação como a de S. Sª, que em todos os momentos nos dá os dados necessários.

O SR. EDUARDO SUPLICY - Permite-me um aparte, Senador Elcio Alvares?

O SR. ELCIO ALVARES - Pois não, Senador Eduardo Suplicy.

O SR. EDUARDO SUPLICY - Gostaria de registrar, positivamente, que V. Exª acaba de dizer que vai votar favoravelmente à privatização da Vale, o que significa que todos nós poderemos votar a matéria, projeto de lei do Senador José Eduardo Dutra.

Só para cumprimentar V. Exª pela afirmação.

O SR. ELCIO ALVARES - Vamos chegar a esse denominador comum, porque em nenhum momento - digo isso aos Senadores Eduardo Suplicy e José Eduardo Dutra - o Presidente Fernando Henrique Cardoso, com que conversei longamente hoje, disse qualquer palavra que visasse sonegar ao Senado uma parceria com a decisão daqueles que têm o programa de privatização na mão. Nesse caso também estendo, quase que me omitia, esse elogia a Drª Elena Landau. Tenho notado também a sua persistência, a sua inteligência e a sua dedicação ao programa de privatização. Estimo - digo isso de coração aberto, Senadores José Eduardo Dutra e Eduardo Suplicy - vamos, ao final, convergir no sentido de encontrar uma solução como a que o Senador José Eduardo Dutra vê com tanto patriotismo, mas adaptada à realidade do programa de privatização que queremos.

Não ia falar, confesso que não iria. Apenas o fiz em virtude da menção feita pelos eminentes expositores, de maneira muito especial, pelo Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - A Presidência comunica que está passando às mãos dos Srs. Senadores membros da Comissão um documento que traceja a estratégia de comportamento da Comissão ao longo das etapas seguintes, com o objetivo de recolher exatamente sugestões ou manifestações de acordância a respeito dos futuros passos desta Comissão.

A Presidência agradece aos Srs. expositores, Dr. Luís Carlos Mendonça de Barros, Presidente do BNDES, ao Dr. Francisco Schetino, Presidente da Vale do Rio Doce, a clareza de suas exposições de assunto tão momentoso, que tem realmente arrebatado o interesse do Senado Federal, e também a disposição de dialogar, durante tanto tempo, com os Srs. Senadores, como o fizeram neste debate aberto, franco.

Agradeço também aos Srs. Senadores, a partir do Relator, Senador Mauro Miranda e do Vice-Presidente, Senador Jonas Pinheiro, aos Srs. Deputados, Prefeitos, autoridades, a Drª Elena Landau, à assessoria desta Comissão, à do meu gabinete e à do Senador Mauro Miranda.

Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 21h11min.)

ANEXO III

3ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADA EM 03 DE JUNHO DE 1996
LOCAL: GOIÂNIA/GO

O SR. PRESIDENTE (Luiz Bittencourt) - Declaro aberta a presente reunião que por força do Requerimento nº 4.716, de autoria do nobre Deputado Jossivânio de Oliveira e outros, fica transformada em fórum de debates destinado ao estudo do Corredor de Transporte Centro-Leste.

Neste momento, designo uma comissão composta pelos Srs. Deputados Onaide Santillo, José Assad, José Silveira e Sebastião Monteiro para conduzir à mesa dos trabalhos o Exmº Sr. Luiz Alberto Maguito Vilela, Governador do Estado.(Pausa.)

Neste momento, saudamos todas as autoridades presentes, bem como o ilustre Governador de Estado, Dr. Luiz Alberto Maguito Vilela, o Senador da República José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão Especial do Senado Federal destinada ao Estudo do Corredor de Transporte Centro-Leste.

Neste momento, esta Presidência concede a palavra ao ilustre Senador da República, José Ignácio Ferreira, para dar início a este fórum de trabalho.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Exmº Sr. Deputado Estadual Luiz Bittencourt, Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de Goiás; Exmº Sr. Dr. Luiz Alberto Maguito Vilela, digníssimo Governador do Estado de Goiás; Dr. Naphtali Alves de Souza, Vice-Governador daquele Estado; ex-Governador deste Estado e Senador da República Onofre Quinan; Senador Mauro Miranda, Relator da Comissão Especial Corredor Centro-Leste; Senador da República Ernandes Amorim; Senadores Jonas Pinheiro, de Mato Grosso, e Regina Assumpção, de Minas Gerais; Deputados Federais João Natal, José Gomes da Rocha, Pedro Canhedo, Nair Xavier Lobo; Sr. Secretário de Estado da Saúde de Goiás, Deputado Carlos Mendes; Sr. Presidente do Tribunal de Contas dos Municípios, Aparecido de Paula; Deputado Estadual Pedro Chaves, Secretário de Estado dos Transportes; Sr. Ovídio Antônio de Angelis, Secretário de Planejamento e Desenvolvimento do Estado de Goiás; autoridades presentes e, em especial, com muito respeito, demais Srs. Deputados Estaduais do Estado de Goiás, senhores jornalistas, minhas senhoras e meus senhores, há exatamente 11 anos, ou seja, em 1985, tive a honra de presidir a Comissão Especial de Estudos relacionados com a produção de alimentos e corredor de exportação que analisou o desenvolvimento da região dos cerrados, tendo como suporte a infra-estrutura, então existente.

Agora, mais uma vez, integramos Comissão interna do Senado Federal que tem metas semelhantes. A Comissão Especial para o Desenvolvimento da Região de Influência do Corredor Centro-Leste, cuja primeira audiência pública se realiza hoje, aqui, em Goiânia, tem como objetivo básico propor iniciativas que desenvolvam a área de influência do Corredor Centro-Leste a partir do seu sistema de transporte.

Antes de tecermos algumas considerações sobre a Comissão Especial que agora inicia seus trabalhos, é importante refletirmos este curto prazo de 11 anos que decorreu dos estudos da comissão anterior até os nossos dias.

Em 1985, no plano político brasileiro, estava começando o primeiro governo civil, depois de 21 anos decorridos do Movimento de 64. No panorama internacional, o mundo ainda estava mergulhado na guerra-fria e dividido em zonas de influência das duas grandes potências militares: União Soviética e Estados Unidos. Transcorrida uma década, a situação política é, hoje, totalmente diversa. O cenário mundial, a União Soviética desintegrou-se nele, e os antigos países socialistas do mundo todo tratam, rapidamente, de se adaptar ao regime democrático.

No Brasil, nesse interregno, já assistimos à primeira eleição de um presidente pelo voto direto, após quase 30 anos de abstinência eleitoral e, pouco depois, sua destituição. A seguir, presenciamos a eleição de um outro presidente, um destacado intelectual que quer modernizar este País. Se as mudanças políticas no Brasil e no mundo foram muitas nestes 11 anos que separam a instalação de duas Comissões Especiais do Senado Federal para analisar temas referentes ao desenvolvimento do Centro-Oeste brasileiro, maiores ainda foram as transformações de natureza econômica.

A alteração fundamental se deu no papel que o Estado desempenha na economia. Nesse curto espaço de tempo, vimos o Estado deixar de ser mentor e propulsor do desenvolvimento econômico, para ser um gestor da sempre delicada e conflitiva relação entre o capital e o trabalho. Em todo o mundo, o Estado não é mais o grande empreendedor, o tocador de obras, o principal acionista de empresas gigantescas. Deixou essa missão para os investidores privados e voltou-se mais para suas funções básicas que são proporcionar saúde, educação e segurança aos cidadãos. Ao invés do Estado empresário, temos, agora, o Estado regulador - essa é uma tendência mundial. Nações tradicionalmente capitalistas ou países recém-saídos do socialismo, todos, indistintamente, seguem mais ou menos a mesma receita quando buscam um crescimento econômico.

A economia globalizou-se. Os preços e os produtos tendem a serem os mesmos em todos os cantos do mundo. Quem não quiser ficar fora do mercado internacional tem de seguir essas regras do jogo. E o Brasil, com as reformas constitucionais, quer estabelecer as condições necessárias à sua inserção na economia globalizada. Dentro desses novos parâmetros, é que se

coloca a Comissão Especial para Desenvolvimento da Região de Influência do Corredor Centro-Leste.

É significativo o fato de que a Comissão inicie suas audiências públicas pelo Estado de Goiás. Durante séculos, no início da vida brasileira, o Estado de Goiás ficou à margem do desenvolvimento do País, embora sempre sublinhado por suas riquezas minerais, o ouro em especial.

Quando lemos as crônicas da formação desse estado, vemos que ele se forjou em torno da luta pelo ouro. A coroa portuguesa taxava fortemente a extração, e os primeiros brasileiros aqui estabelecidos, em grande parte vindos de São Paulo, tentavam por todos os meios evitar essa cobrança extorsiva. Mas, também, desde o início, ficou clara a vocação de Goiás para a produção de alimentos , com a instalação aqui das primeiras fazendas de gado.

Até meados deste século, o Brasil viveu e prosperou numa estreita faixa do litoral. Foi preciso que o Presidente Juscelino Kubitschek, na metade da década de 60, iniciasse, em terras goianas, a construção de Brasília, para que uma imensa e rica área fosse, por fim, plenamente integrada à economia nacional.

Com a construção de Goiânia, nos anos 30, e com a criação de Brasília, no início dos anos 60, o Estado de Goiás teve um impressionante surto de crescimento, crescimento esse, que atingiria o seu auge nos anos 70, quando a Região dos Chapadões e Planaltos transformou-se num verdadeiro celeiro para o País. Arroz, milho, soja e carne são os alimentos que Goiás produz hoje em larga escala.

Aproveitando a oportunidade, gostaria de destacar, aqui, diante de autoridades e povo do próspero Estado de Goiás, o trabalho que desempenham, no Senado da República, seus três dignos representantes. Os Senadores Iris Rezende, Mauro Miranda e Onofre Quinan são parlamentares dos mais destacados, cuja presença enobrece a Câmara alta do nosso Parlamento. Registro a minha admiração e o meu respeito por estes três senadores e pela bancada de deputados federais de Goiás, que tanto contribuem, seja nos trabalhos de plenário, seja nas reuniões de comissões, seja nas reuniões do Congresso Nacional, para a discussão e solução dos problemas de Goiás e do País.

Um dos objetivos principais da Comissão Especial, que hora inicia seus trabalhos, é justamente o de fazer com que sejam criadas as condições para que a produção de alimentos seja mais expressiva. O Centro-Oeste pode, não só servir de celeiro para o Brasil mas também tem condições de gerar um excedente a ser exportado. As condições básicas existem, temos, ainda, imensas áreas pouco exploradas, possuímos ótima tecnologia de manejo do cerrado, graças aos estudos da Embrapa, a mão de obra é abundante e o clima é excelente.

Senhoras e senhores, entre as tarefas mais relevantes desta nossa comissão destacaria o trabalho de levantamento dos problemas que hoje entravam o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste. Não é aceitável que tendo tantas e tão boas condições de produzir alimentos em abundância, o Centro-Oeste esteja trabalhando bem abaixo de seu potencial. Mudar essa situação é para todos nós um ponto de honra.

Esta Comissão Especial vai analisar também os modelos de desenvolvimento adotados na área para que a partir deles possamos apresentar sugestões de políticas públicas, relativas à agricultura, meio ambiente, indústria, agroindústria, comercialização, transporte, comunicações, turismo e centros que gerem tecnologias e serviços.

Falamos aqui, brevemente, do potencial agrícola do cerrado brasileiro, mas nunca é demais lembrar que o potencial turístico da região é impressionante. O turismo é uma das indústrias não poluentes que mais crescem no mundo. Intimamente ligada ao turismo está o cuidado que devemos ter para manter intocado o meio ambiente, porque a natureza foi pródiga com o Centro-Oeste.

Dentro daquele panorama que tracei inicialmente sobre as modificações do papel do Estado no mundo de hoje, esta Comissão Especial estudará também o impacto que terá no Corredor Centro-Leste a política de privatizações que vêm sendo implementada. É claro que o Estado não se retira totalmente da cena, ele agora desempenha um novo papel muito mais importante e precisa ter o controle efetivo sobre o processo de desenvolvimento nacional dentro da economia globalizada.

Outro aspecto muito importante a ser examinado por esta Comissão Especial refere-se à análise dos acordos internacionais vigentes e dos que estão em estudo para ver que ações governamentais podem favorecer o comércio no âmbito do Corredor Centro-Leste.

Por fim, temos que analisar com cuidado a questão dos corredores bi-oceânicos e sua implicação para o futuro do Centro-Oeste.

Aqui cabe um pequeno comentário. Não há dúvidas de que em breve estaremos ligados, seja por rodovias ou hidrovias, aos portos sul-americanos, chilenos ou peruanos do Oceano Pacífico. O Oceano Pacífico está ultrapassando o Atlântico como via principal do comércio no mundo devido ao crescimento espantoso da Ásia. Quando ocorrer essa ligação o Centro-Oeste brasileiro terá aumentado significativamente o papel que desempenha na economia nacional.

Finalmente, tenho a dizer que esta Comissão Especial vai se deslocar pelos demais Estados brasileiros abrangidos em seus estudos, a fim de conhecer **in loco** quais são os verdadeiros anseios dos brasileiros residentes nessas terras. Precisamos também avaliar corretamente o potencial da área para podermos sugerir ao Governo e mesmo aos empreendedores privados o que deve e pode ser feito para colocar o Centro-Oeste brasileiro, em especial o Estado de Goiás, que hoje nos recebe, no lugar de destaque que merece na vida nacional.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Luiz Bittencourt) - Concedo a palavra ao Dr. Ovídio Antônio de Angelis, digníssimo Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Regional do Estado de Goiás.

O SR. OVÍDIO ANTÔNIO DE ANGELIS - Exmº Sr. Governador Maguito Vilela, através de quem saúdo também toda a sua equipe de governo; Exmº Sr. Presidente da Assembléia Legislativa, Deputado Luiz Bittencourt, através de quem saúdo todas as Srªs e Srs. Deputados presentes; Sr. Deputado João Natal, através de quem saúdo todos os Deputados Federais; Srs. Senadores José Ignácio Ferreira e Mauro Miranda, Presidente e Relator da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste do Senado, através de quem saúdo todos os Senadores presentes; meu caro Vice-Governador Naphtali Alves de Souza; Senador Onofre Quinan; senhoras e senhores, o Corredor Centro-Leste, antes de ser uma oportunidade de transporte, é fator de desenvolvimento. O Centro-Oeste, especialmente Goiás, tem demonstrado que a oferta de uma oportunidade competitiva de transporte permitiu o incremento da produção agrícola e o surgimento das agroindústrias em nossa região.

A força de trabalho do homem do campo se somou à força de trabalho do empresário da cidade que tiveram nas oportunidades de transporte ferroviário a grande oportunidade de chegar, de maneira competitiva, aos mercados internacionais de grãos e produtos beneficiados, sobretudo aqueles derivados da soja e do milho. Esta iniciativa do Senado Federal agora de desenvolver esforços especiais, através de uma comissão especialmente criada para este fim dá uma grande contribuição não só para a consolidação como também para as expansões das atividades que hoje estão afetas ao Corredor Centro-Leste.

Tenho acompanhado a luta dos Governadores do Centro-Oeste, em especial a luta do Governador Maguito Vilela, juntando todos os esforços políticos, administrativos e empresariais dessa região para desenvolver esforços junto ao País inteiro no sentido de agregar riquezas, implantar pólos de desenvolvimento e de abrir o mercado internacional para Goiás e para o Centro-Oeste.

A presença do Senado nesse esforço solidário por certo vai permitir que mudanças profundas continuem ocorrendo, que consigamos modernizar a malha ferroviária, que a política ferroviária passe a ser uma prioridade nacional, que as privatizações em curso no âmbito da Rede Ferroviária possam contribuir para o aperfeiçoamento deste processo e que, juntamente com as hidrovias e rodovias, possam realmente criar os eixos multimodais de transporte, os macroeixos de transporte sobre os quais temos debruçado tantos estudos e tantas ações.

Meu caro Senador José Ignácio, meu caríssimo Senador Mauro Miranda, a presença da Comissão do Senado no Estado de Goiás por certo dá uma contribuição extraordinária para que possamos avançar na modernização desse eixo de transporte ao longo do Corredor Centro-Leste, mas é também um chamamento maior à nossa responsabilidade maior de continuar lutando para que os gargalos desapareçam.

Na serra dos Tigres temos um tráfego lento, o entorno de Belo Horizonte cria dificuldades para a velocidade desta carga, a oferta de locomotivas é insuficiente para transportar pelo menos 190 mil toneladas de grãos e de produtos beneficiados a cada mês; faltam vagões, e muitos trechos ferroviários estão depauperados precisando de reformas. Goiás deu o primeiro passo neste sentido e, no ano passado, pelos esforços do Governador Maguito Vilela, em uma participação efetiva do Ministro Odacir Klein e da Rede

Ferroviária Federal foi possível recuperar o trecho Anápolis-Leopoldo de Bulhões, mas providências como essas precisam ser tomadas ao longo de toda a linha férrea.

Também não podemos nos esquecer que a produção do Centro-Oeste foi estimulada porque o produtor foi alimentado pela esperança de que transportaria o seu grão através da ferrovia, e as indústrias aqui também se instalaram confiando nessa possibilidade de transporte. Entretanto, ela não vem ocorrendo na medida necessária. Temos carga reprimida e às vezes até navios vazios, porque não foi possível escoar a produção na velocidade e no tempo contratado com o mercado internacional.

Precisamos também continuar lutando para que ferrovia saia de Pirapora e vá até Unaí e de que em Unaí ela possa atingir um ponto em Goiás, Formosa, Anápolis ou Pires do Rio, segundo estudos técnicos que estão sendo conduzidos pela Rede Ferroviária Federal e pela Companhia Vale do Rio Doce.

É importante salientar que esses esforços de desenvolvimento, ao longo do trecho do Corredor Centro-Leste, são realizados em função da presença do produtor rural, do empresário que produz agroindustrialização, dos Governadores de Estado que dão implementação operacional e administrativa ao processo e pela presença do Senado Federal, que lhe dá a característica política indispensável para podermos continuar avançando nessa linha.

É preciso que o Corredor Centro-Leste realmente seja uma prioridade nacional para que a partir dele outros corredores de transporte sejam implantados no País. Temos não só a oportunidade histórica de consolidar esse eixo, mas de fazer dele um exemplo para o desenvolvimento nacional.

Como representante do Governo do Estado de Goiás no Corredor Centro-Leste e como Secretário de Planejamento, tenho orgulho de lhes dizer que avançamos muito e, a partir deste encontro de hoje, haveremos de avançar ainda muito mais e, assim, cumprir bem a nossa tarefa.

Que Deus nos ajude para que assim possamos prosseguir e concluir as ações que nos têm sido confiadas pela sociedade, pelos produtores e por aqueles que, acreditando na produção, estão industrializando os bens produzidos no campo.

Muito obrigado.(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Luiz Bittencourt) - A Presidência gostaria de registrar a presença dos Deputados Abdul Sebba, Adib Elias, Carlos Alberto, Carlos Luz, Dária Rodrigues, Doriocan(?) Santos, Eurípedes Pereira, Francisco Bento, Francisco Tomazzini, Eleneice Cândido, José Assad, José Neto, José Silveira, Jossivânio de Oliveira, Osmar Mendéia(?), Nei Percussor(?), Onaide Santillo, Paulo Rodrigues, Roldão Rezende, Sebastião Monteiro e Tito Coelho.

Neste momento, passo a palavra ao ilustre Governador do Estado de Goiás, Dr. Luiz Alberto Maguito Vilela.

O SR. LUIZ ALBERTO MAGUITO VILELA - Exmº Sr. Presidente da Assembléia Legislativa de Goiás, ilustre Deputado Estadual Luiz Bittencourt; Exmº Sr. Vice-Governador do Estado de Goiás, Dr. Naphtali Alves; Exmº Sr. Presidente da Comissão Especial do Senado Federal para estudo do Corredor de Transporte Centro-Leste, Senador José Ignácio Ferreira; Exmº Sr. Senador pelo Estado do Mato Grosso Jonas Pinheiro; Exmª Srª Senadora pelo Estado de Minas Gerais Regina Assumpção; Exmº Sr. Senador Ernandes Amorim, do Estado de Rondônia; Exmº Sr. Senador Mauro Miranda Soares; Exmº Sr. Senador Onofre Quinan; Exmº Sr. Presidente do Tribunal de Contas dos Municípios, Conselheiro Aparecido Antônio de Paula; Exmº Sr. Secretário dos Transportes e Obras Públicas, Deputado Estadual Pedro Pinheiro Chaves; Exmº Sr. Secretário do Planejamento e Desenvolvimento Regional, Dr. Ovídio Antônio de Angelis, em nome de quem cumprimento toda a equipe de Governo aqui presente; Exmºs. Srs. Deputados Federais Carlos Mendes, Pedro Canedo, Virmondes Cruvinel, João Natal, Nair Xavier Lobo e José Gomes; Exmº Sr. Diretor de Engenharia do DNER, Dr. Wolney Siqueira; Exm Sr. Superintendente do Banco do Brasil em Goiás, Dr. Valdenor Cesário; Ilmºs. Srs. Deputados Estaduais, cujos nomes já foram mencionados pelo nosso Presidente; Exmºs. Srs. Secretários de Estado, Presidentes e Diretores de Autarquias, Fundações, Empresas Públicas e Sociedades de Economia Mista; Exmºs. Srs. Presidentes de entidades de classes, de federações e associações; senhores empresários, profissionais de imprensa, senhoras e senhores:

Em primeiro lugar, em nome do povo de Goiás, em nome do Governo de Goiás, queremos apresentar as boas-vindas aos nossos ilustríssimos Senadores, em especial ao Senador José Ignácio Ferreira, pelo Espírito Santo, nome conhecidíssimo em todo o Brasil e respeitadíssimo, de quem tive a oportunidade de ser colega na Assembléia Nacional Constituinte; e pude perceber no Senado o quanto José Ignácio Ferreira era e é respeitado, bem como no seu Estado, o Espírito Santo, e em todo o Brasil. Hoje S. Exª vem presidindo a Comissão Especial do Senado que está fazendo esta audiência pública para o desenvolvimento do Corredor Centro-Leste.

Quero apresentar também as boas-vindas do povo goiano à ilustre Senadora do Estado-irmão, Minas Gerais, a nossa querida Senadora Regina Assumpção. S. Exª vem também exercendo um trabalho brilhante nesta Comissão para o desenvolvimento desse Corredor. Da mesma forma, o Senador Jonas Pinheiro, também do Estado-irmão, Mato Grosso, de quem tive a honra de ser colega na Assembléia Nacional Constituinte. Naquela época, era um dos deputados e, hoje, é um dos senadores que mais lutam pela agricultura brasileira; luta pelo Brasil como um todo, mas principalmente pela agricultura.

Também quero apresentar as boas-vindas ao Senador Ernandes Amorim, do Estado de Rondônia, a quem eu ainda não tinha tido o prazer de conhecer - nas duas fichas S. Exª consta como sendo Senador por Roraima. Quero saudá-lo e cumprimentá-lo em nome do povo goiano e dizer da nossa admiração por esse Estado novo, jovem, mas progressista e promissor que é o Estado de Rondônia.

Quero também agradecer muito o esforço e a dedicação dos Senadores goianos: Íris Rezende, que não pôde estar aqui porque empreende viagem a Istambul; Mauro Miranda, que é o Relator desta Comissão, portanto, exercendo nela um papel importantíssimo; e Onofre Quinan. São três brilhantes Senadores que estão muito empenhados na modernização e, afinal, na consolidação do Corredor Centro-Leste.

V. Exªs são muito bem-vindos a Goiás. Queremos cumprimentá-los por esse gesto desprendido de deixar a Capital Federal e vir a Goiânia, de onde deverão ir a muitas outras capitais e cidades do País, levando essa bandeira importante, pois envolve sete Estados: Tocantins, Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Espírito Santo. Esse Corredor não é importantíssimo apenas para esses Estados, mas para o Brasil como um todo. Esse gesto dos Senadores, deixando o Senado, deixando Brasília para vir aqui discutir, na Assembléia Legislativa, esse problema, que é da maior importância para o Brasil, merece o nosso reconhecimento e admiração

Sr. Presidente da Comissão, Senador José Ignácio, a Assembléia Legislativa de Goiás também tem dado esse exemplo. É uma Assembléia que tem se deslocado para o interior, indo a inúmeras cidades do nosso Estado para discutir os problemas de Goiás, os problemas dos municípios goianos, os problemas que afligem a sociedade goianiense. De forma que essas ilustres deputadas e esses ilustres deputados estaduais também têm seguido esse exemplo com a Assembléia Legislativa itinerante, que se desloca para o interior.

Gostaria de dizer que V. Exª, ao escolher, em primeiro lugar, esta Assembléia para ser palco das primeiras discussões, escolheu muito bem, porque posso garantir a V. Exª e aos demais Senadores de outros Estados que nos visitam que a Assembléia Legislativa de Goiás é uma das melhores, se não for a melhor Assembléia Legislativa do Brasil. É uma Assembléia que tem uma atuação destacada no nosso Governo, tem participado ativamente, tem dado o norte do nosso Governo, tem tido uma assiduidade talvez nunca vista em outras épocas. Digo isso com muita tranqüilidade, porque fui deputado estadual, tive a honra de pertencer a esta Casa de Leis. Posso afirmar a V. Exª que, em assiduidade, talvez seja a primeira Assembléia, a que mais se destaca neste País. É uma Assembléia de idealistas, de mulheres e homens extremamente honrados e dinâmicos. Tem feito realmente um trabalho magnífico em favor de todos os goianos e em favor de nosso Estado.

De forma que este é o palco ideal para darmos continuidade às discussões relativas ao problema do Corredor Centro-Leste, que - já disse e reafirmo - é importantíssimo para o Brasil, como um todo, o qual vai promover muito mais competitividade aos nossos produtores, aos nossos agricultores. É lógico que temos ainda alguns gargalos a serem desfeitos nesse Corredor.

Iniciamos em Anápolis, Goiás, a reforma de um trecho, através da rede ferroviária, de 45 quilômetros, entre Anápolis e Leopoldo Bulhões. Era uma ferrovia muito velha, arcaica e não tinha praticamente nada, nem brita. Hoje, os 45 quilômetros estão totalmente reformados, já em excelentes condições de tráfego. Sabemos que muitos outros trechos terão que ser modernizados, bem como que outros gargalos terão que ser priorizados para que esse Corredor dê agilidade ao transporte dos nossos produtos, promovendo maior competitividade entre os produtores de todos os Estados envolvidos nesse Corredor.

Hoje estou empreendendo viagem aos Estados Unidos para amanhã, juntamente com a Governadora do Maranhão, com o Governador do Distrito Federal e o de Tocantins, assinarmos lá um contrato com o Banco Mundial, visando ao prosseguimento da construção da Ferrovia Norte-Sul. Digo

isto porque a construção desta rodovia - que está em Estreito e virá a Porangatu, a Anápolis - vai interligar ao Corredor Centro-Leste. Aí, sim, o desenvolvimento do Brasil vai ser assustador, com a construção da Norte-Sul, com a consolidação do Corredor Centro-Leste, com a construção da Ferrovia Leste-Oeste, que também está sendo efetivada. Enfim, o Brasil investindo mais em ferrovias, logicamente, vai se tornar muito mais competitivo e terá um surto de desenvolvimento jamais visto.

Todos temos consciência de que o Brasil investiu pouco em ferrovias, bem como em hidrovias, e por isso paga um preço muito alto. Temos de reparar esse erro e investir maciçamente em ferrovias e hidrovias, para baratear o custo do nosso transporte.

De forma que os goianos vêem com muita alegria e com muita satisfação essas discussões em torno do Corredor Centro-Leste. Temos certeza de que todos os Estados envolvidos estão conscientes da necessidade de modernizar o referido Corredor. Goiás nunca descuidou e tem participado de todas as discussões, a exemplo de muitas idas nossas a Vitória, Espírito Santo, onde já estivemos, inclusive, por ocasião do Governo Albuíno Azeredo: estivemos lá inúmeras vezes para discutir o Corredor Centro-Leste. Estivemos também em Belo Horizonte, em Brasília, em várias cidades do nosso querido Brasil.

Apresentamos, portanto, nossas boas vindas, desejamos que as senhoras e os senhores tenham uma boa estada em Goiás e que dessa discussão surjam muitas luzes, muitas idéias, para que possamos consolidar, de vez por todas, o Corredor Centro-Leste e, ao mesmo tempo, o progresso do Brasil, um país que está procurando mudar o seu perfil, necessitando modernizar-se e retomar o seu desenvolvimento, para melhorar o nível de vida de seu povo.

Até aproveito esta oportunidade em que estamos discutindo o Corredor Centro-Leste, em que se encontram presentes Senadores brilhantes, que têm força e a visão deste País, bem como Deputadas e Deputados Federais do melhor quilate, bem como Deputados Estaduais, para fazer um apelo, a fim de que o nosso País, principalmente o Presidente, a área econômica, entenda a necessidade urgente de investir na agricultura brasileira, criando uma política transparente, sólida, segura, que estimule o nosso agricultor a, pelo menos, duplicar a produção de alimentos em nosso País a curto prazo. A grande saída para o Brasil, no momento é injetar recursos na agricultura. É o retorno mais rápido: são necessários seis meses; com isso vamos gerar muitos empregos no campo, evitando, assim, o êxodo rural, gerando, além de empregos, riquezas, divisas, vamos trazer tranqüilidade a nosso povo.

De modo que o Senado, como a Casa Maior de Leis deste País, pode influenciar o Presidente, a sua equipe econômica para que muito mais recursos sejam injetados este ano na agricultura e no momento certo, aproveitando o embalo de bons preços para os nossos produtos. Esta é a melhor forma de gerar empregos rapidamente. É inegável a interligação dos temas, uma vez que este Corredor dinamizará o escoamento de nossos produtos como a soja, milho, arroz, carne, leite, entre tantos outros.

Eu, que já conheço a luta dos senhores no Senado e na Câmara Federal e a luta nos seus Estados, estou tomando a liberdade de fazer esse pedido para que todo o País tome consciência de que, se hoje produzimos 70 milhões de toneladas, deveríamos estar produzindo, já, hoje, 140 milhões de toneladas de alimentos. Mas patenteio aqui minha admiração por todos os Srs. Senadores, pela Srª Senadora por Minas Gerais, pelas Srªs. e Srs. Deputados Federais e quero dizer que tenho convicção de que desta reunião, dessas discussões que aqui travarmos muitos resultados serão colhidos para a efetivação e modernização do Corredor Centro-Leste.

Cumprimento todos os empresários envolvidos com este tema, o nosso Diretor, Juan Diego, que tem desenvolvido um bom trabalho em favor do Corredor Centro-Leste, todos os empresários envolvidos neste tema do nosso Estado e de estados vizinhos. Quero deixar aqui a palavra de estímulo do Governo de Goiás, que também está procurando com todas as forças modernizar nosso Estado, dotá-lo de infra-estrutura capaz de levá-lo a um lugar de destaque na Nação brasileira e melhorar também o nível de vida de todos os goianos.

Às Srªs Deputadas Estaduais, aos Srs. Deputados Estaduais reafirmo minha estima, minha consideração, o meu respeito e o meu reconhecimento pelo extraordinário trabalho que V. Exªs fazem por Goiás e pelo Brasil.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Bittencourt) - A Presidência, neste momento, registra a satisfação que nós, Deputados Estaduais de Goiás, temos em receber aqui a Comissão Especial do Senado para o desenvolvimento da região de influência do Corredor Centro-Leste, que busca hoje, no nosso Estado, subsídios para as propostas que vão fundamentar as iniciativas nesse sentido.

Sabemos que esta Comissão vai visitar os sete estados em que se verifica a de influência do Corredor: os da Região Centro-Oeste, Espírito Santo, Minas Gerais e Tocantins. O Corredor Centro-Leste funciona ainda em condições não ideais. A união dos estados envolvidos visa dinamizá-lo enquanto fator base de fortalecimento da economia do Centro-Leste. Suas metas vão implicar uma nova realidade, proporcionando transporte a baixo preço e racional, aumento das exportações através do porto de Tubarão, no Espírito Santo, e incremento da nossa agricultura e da nossa pecuária, além de estímulo forte a nossa agroindústria. Este Corredor será um veículo eficaz e um poderoso instrumento para uma nova era de produção no Centro-Oeste, com baixo preço no transporte, permitindo mais competitividade de preços, maior produtividade, mais geração de trabalho, mais riquezas, mais desenvolvimento, combatendo a fome, a miséria, melhorando as condições de vida de todos.

Goiás, nesse contexto, busca estar à frente das ações para dinamizar o Corredor, dotado que é de potencialidades e economia de porte, e está preparado para crescer. Goiás quer progredir.

Quero aqui destacar o trabalho dos Srs. Senadores que compõem a Comissão Especial do Senado Federal destinada ao estudo do Corredor de Transporte Centro-Leste. Quero destacar, especialmente, o Presidente da Comissão, Senador José Ignácio Ferreira e o seu relator, Senador Mauro Miranda. Queremos também ainda agradecer e elogiar os nobres Senadores Iris Rezende e Onofre Quinan junto com os nossos Deputados Federais que lutam pelo desenvolvimento do Centro-Oeste do Brasil e, principalmente, do nosso Estado.

E gostaria, também, nobre Senador, de colocar a nossa Assembléia Legislativa como trincheira avançada na luta do desenvolvimento do Centro-Oeste do País e que dessa forma possamos contribuir para esse grande debate. E queremos dizer, com muito orgulho, a todas as autoridades presentes do nosso Estado e do Brasil que se reúne hoje nessa Assembléia que nós, goianos, temos o orgulho imenso de ter a frente hoje do comando administrativo do Governo de Estado, o Governador Maguito Vilela, que é um homem honrado, um homem honesto, um homem que tem feito da sua juventude uma bandeira de lutas para que possamos erradicar conceitos preconceituosos que ao longo da nossa História penalizaram uma parcela imensa da nossa população. É combatendo a fome, é combatendo a miséria e a solidariedade humana, e acima de tudo, buscando a industrialização como um instrumento poderoso para dar mais dignidade e sustento a nossa população.

Que Deus abençoe todas as autoridades aqui presente é uma alegria imensa para a nossa Assembléia receber hoje essa primeira reunião da Comissão Especial do Senado.

E neste instante passo a condução dos trabalhos ao Senador da República José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão Especial do Senado Federal destinado ao estudo do Corredor de Transporte Centro-Leste.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Agradecendo a gentileza do Presidente da Assembléia, o Deputado Luiz Bittencourt, e assumindo a Presidência destes trabalho, eu quero, antes de passar a palavra ao primeiro expositor, não só agradecer a acolhida que estamos tendo aqui, na Assembléia Legislativa do Sr. Presidente e também dos Deputados aqui presentes.

Agradeço a presença dos senhores empresários e faço um registro especial, uma manifestação de agradecimento especialíssima ao Governador Maguito Vilela pela acolhida que nos deu aqui no Estado e nós que o conhecemos desde os tempos da Assembléia Constituinte, fomos Constituintes com ele e sabemos da sua dedicação à causa do Estado de Goiás, sabemos dos seus elevados padrões teológico, cívico e ético, é um jovem que como disse o Presidente da Assembléia faz da sua juventude uma bandeira de lutas, o seu vigor físico, uma amostra da sua determinação para serviço do povo de Goiás e eu quero, nesta oportunidade, render as minhas homenagens a S. Exª. Tenho consciência de que S. Exª vai lutando para modernizar cada vez o Estado, criar um espaço para as empresas se "reengenheirarem" no Estado, mudar a economia do Estado de Goiás e criar condições também para que se construam a sociedade aberta, lúcida, crítica, participativa, cada vez mais forte, cada vez mais adulta e que afinal de contas que dentro dela emerja forte a cidadania que todos queremos.

Muito obrigado, Governador, e eu vou passar a palavra agora ao Dr. Naphtali Alves de Souza, ao Vice-Governador do Estado de Goiás, na qualidade de expositor, pelo prazo de dez minutos, sem apartes nesta oportunidade.

Concedo a palavra ao Dr. Naphtali Alves de Souza.

Antes, porém, teremos a ausência do Sr. Governador Maguito Vilela para cumprir sua agenda do dia de hoje, pois S. Exª está de viagem para os Estados Unidos, logo mais à noite, a serviço do Estado de Goiás.

Portanto, vai se sentar à mesa o Sr. Governador Maguito Vilela.

O SR. NAPHTALI ALVES DE SOUZA - Sr. Deputado Luiz Bittencourt, Digníssimo Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de Goiás; Governador Maguito Vilela; Senador da República e Presidente da Comissão Especial do Senado Federal, José Ignácio Ferreira; Senador Mauro Miranda; Senador Onofre Quinan; Senador Ernandes Amorim, de Rondônia; Senador da República Jonas Pinheiro; Senadora Regina Assumpção; João Natal, José Gomes da Rocha, Pedro Canhedo, Nair Xavier Lobo, Carlos Mendes; Presidente do Tribunal de Contas dos Municípios, Aparecido de Paula; Deputado Estadual Pedro Chaves, Secretário de Estado dos Transportes; Ovídio Antônio de Angelis, Secretário do Planejamento e Desenvolvimento Regional de Goiás; Srs. Deputados Estaduais, autoridades, meus senhores e minhas senhoras:

As especiarias da Índia faziam um sonho da comunidade européia já nos séc. XV e XVI. A peso de ouro buscavam-se tecido ou a pimenta, caminhando-se com infindáveis caminhos de terra marcados pelos assaltos e dificuldades de toda a ordem.

O transporte rodoviário, já naquela época, era dispendioso e clamava por soluções práticas e complementadoras de suas forças, vieram então grande navegações: a viagem de Vasco da Gama, as descobertas de terras, a busca desenfreada de novos caminhos para às Índias. Nessa luta descobriu-se a América e incorporou-se um novo continente aos caminhos europeus. Tomava forma o novo conceito de cargas, o transporte rodoviário encontrava na simplicidade do transporte hidroviário e marítimo grande caminho para se buscar e transportar o progresso.

Mais tarde, agregou-se a agilidade dos trilhos ao complexo desse mesmo transporte, consagrando-se a intermodalidade como base real de futuro. Essa mesma lógica histórica se repete hoje em todo o mundo, especialmente diante da pesada crise econômica internacional. Não se admite mais gastar um dólar quando se pode gastar uns poucos centavos. Nesse aspecto o transporte rodoviário essencial e intransferível traz em si a desvantagem do custo alto. Quando se retira do caminhão a tonelada de grãos pode-se levá-la adiante pela metade do preço, usando os trilhos ou dividindo por três esse valor se buscarmos o leito dos rios. A lógica fria dos números não deixa margens a dúvida. A intermodalidade de transportes é de fato a grande saída para o desenvolvimento.

Dentro de todo esse contexto é que começaram a nascer e a se consolidarem os grandes corredores de exportação. As distâncias continentais dos centros produtores passaram a exigir uma nova mentalidade, fazendo nascer uma realidade renovada e seriamente voltada para o futuro.

De fato, a grande orla marítima brasileira cantada e decantada séculos afora dá sensíveis sinais de cansaço. As megalópoles se multiplicaram e apresentam hoje problema de toda ordem, principalmente quando se fala em alimentar as legiões imensas de brasileiros que ali vivem e trabalham. A agricultura foi, então, descobrir no interior do País suas mais novas fronteiras. O cerrado, antes esquecido surgiu como um terreno fértil para o plantio correto e a colheita farta. Cem milhões de hectares de terra prontos para se transformar no grande celeiro do País e das Américas. A maior faixa contínua de terras agricultáveis do Planeta com muita água e clima ameno são a nova força do abastecimento interno.

Com praticamente 10 milhões habitantes e quase dois milhões de quilômetros quadrados, o Centro-Oeste despontou definitivamente como a grande solução nacional, sua posição geográfica estratégica ligando-se as demais macrorregiões brasileiras abre campo para os grande projetos, incluindo-se a facilidade crescente para que também se implante o transporte bi-oceânico ligando o Atlântico ao Pacífico, principalmente através da de Arica, no Chile, e Matarani no Peru, aqui está, portanto, o próprio futuro do País, mas todo esse potencial perde força se não existir um forte sistema de transporte. A mega produtora de grãos pode se transformar em uma região de eterna esperança se não se concretizar os grandes eixos ferroviários e hidroviários, pois a grande barreira é a distância sempre desgastante dos centros de consumo. Felizmente, os últimos anos apontam para outros caminhos. A distância vem sendo agora derrubada pelo consorciamento das rodovias com hidrovias e ferrovias. A própria situação de conflitos fez nascer e se apresentam como saída necessária, o corredor de transporte Centro-Leste, ligando o interior das grandes safras com o versátil complexo portuário do Espírito Santo. A idéia remonta à década de 70, quando se pensava nos sistemas integrados de transportes como solução para a busca da matéria-prima dos cerrados e a entrega de insumos que permitissem o seu desenvolvimento.

Muito pouco (?) setor de armazenagem, sistema aduaneiros integrados e a necessária infra-estrutura de comunicações e energia. Ao mesmo tempo, começou a nascer a coordenação de planejamento estaduais e a conseqüente atração de investimentos.

Hoje, o Corredor Centro-Leste é uma feliz realidade. Tem uma rede ferroviária de 1.860 quilômetros de bitola métrica, unindo os portos ao cerrado. A Companhia Vale do Rio Doce opera 660 quilômetros dessas ferrovias entre Vitória e Capitão Eduardo, na grande Belo Horizonte, usando tecnologia de ponta, reduzindo custos e multiplicando agilidade no transporte. Daí em frente, até se atingir o coração do cerrado, no Planalto Central, nasce o trabalho da Rede Ferroviária Federal, operando 1.200 quilômetros de Belo Horizonte, passando por Uberlândia e Senador Canedo até atingir Brasília. Uma verdadeira bênção dos tempos modernos, deixando a complementação do transporte para as grandes rodovias dentro do limite, perfeitamente, aceitável de 500 a 600 quilômetros de estradas, do campo de plantação ao terminal ferroviário.

Está acontecendo, agora, a utilização racional de um corredor de grandes perspectivas econômicas, antes confinado a uma estreita faixa de terra entre Minas Gerais e o Espírito Santo. O velho corredor de minérios de ferro e produtos siderúrgicos, entre Minas e o mar, cede hoje lugar às milhares de toneladas de grãos e produtos acabados da agroindústria crescente.

Consolidando-se o poliduto de Paulina a Brasília, a vaga dos combustíveis será ocupada nas locomotivas por mais grãos e mais riquezas, estabelecendo-se oportunidade final de equilíbrio do progresso regionalizado.

Ademais, as ações do Corredor Centro-Leste estão, hoje, perfeitamente integradas às tarifas **from door to door**, há contratos operacionais de ponta-a-ponta, utilização conjunta de pátios e terminais, somando-se a um cem números de atividades que nos levam crer num futuro sempre mais grandioso para o país, a partir do crescimento do grande celeiro plantado nas extensas áreas de cerrado. A ampliação da capacidade estática do porto de Tubarão de 70 mil para 335 mil toneladas foi um alento a mais à realidade do Corredor Centro-Leste. A liberação por parte da Receita Federal para a implantação de estações aduaneiras de interior é outro fator importante a se considerar. Essencial, também, foi a chegada de pesados investimentos privados, da ordem de 300 milhões de reais, em sistemas de armazenagem, terminais multimodais e até mesmo recuperação de locomotivas. Destacam-se, ainda, as quase duas dezenas de apoios internacionais na busca de novos mercados e oportunidades de negócios.

O Centro-Leste é assim uma idéia feliz que se concretizou e que de agora em diante exige cuidados muito especiais e redobrado esforço em sua manutenção e ampliação. Não se pode acomodar diante do que agora existe, temos pela frente alguns problemas de difícil solução e um longo caminho a percorrer até que nós tenhamos aqui uma definitiva forma de transporte intermodal.

Sabemos, por exemplo, que, no próximo dia 14 de junho, vai a leilão a Malha Centro-Leste, da Rede Ferroviária Federal, que liga São Paulo, Rio de Janeiro e Vitória há Belo Horizonte e Brasília no sentido oeste e Salvador, Aracaju e Petrolina, no Nordeste do País. Duas grandes empresas norte-americanas encabeçam os dois consórcios interessados. De outro lado a Companhia Vale do Rio Doce também caminha para a privatização, assim como toda área portuária.

Avizinha-se, portanto, a possibilidade de riscos enormes ao Corredor com a formação de monopólios privados, bem mais difíceis de serem controlados do que a situação atual.

A consolidação da hidrovia Araguaia-Tocantins é outro ponto que merece apurado estudo e múltiplo esforço pela facilidade que naturalmente trará, sua integração a Ferrovia Norte-Sul, quando estendida até Estreito, abrirá reais condições de progresso. É louvável o esforço de Governadores envolvidos na Norte-Sul e que amanhã estarão em Washington, Estados Unidos, para assinatura de um convênio com o Banco Mundial. A construção dessa ferrovia deve estar na lista de prioridade de todos nós.

Duas outras ferrovias chamam a nossa atenção: a Ferronorte, fazendo a ligação de Cuiabá com o porto de Santos, e a Ferrooeste, no Paraná, ligando Dourados, no Mato Grosso do Sul, aos portos de Paranaguá, no Paraná, e São Francisco, em Santa Catarina.

Importantíssima, também, é a conclusão da hidrovia Paranaíba/Paraná/Tietê, abrindo para o Centro-Oeste as portas do Mercosul e oxigenando as artérias de exportação do fortíssimo Centro-Oeste goiano.

O caminho do Pacífico é também fonte inesgotável de esperanças. A Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República estuda os corredores bi-oceânicos e merece especial atenção. Nesse mesmo aspecto, o consórcio do Corredor Centro-Leste já assinou convênio com o Consórcio Brisa, do Peru, na busca de, futuramente, ligar o porto de Baiobá, naquele país, com o complexo portuário do Espírito Santo.

O consórcio operacional do Corredor Centro-Leste deve ter todo apoio e incentivo. Formado pelos governos envolvidos, pelas federações de indústria, federações de comércio e associações comerciais desses Estados e mais 27 empresas, recebeu, recentemente, a adesão dos Estados de Rondônia e Maranhão. São Estados com a mesma vocação agrícola e a mesma riqueza potencial do cerrado. A boa administração desse Consórcio, com o apoio político da Frente Parlamentar do Corredor, formada hoje por 132 parlamentares, garantirá boa parte da força econômica e do desenvolvimento social do Centro-Oeste. Uma meta de que não se pode abrir mão diante dos desafios que crescem quando caminhamos para a virada do século.

Sr. Presidente, embora já tenha consumido o meu tempo, gostaria de fazer algumas observações que reputo das mais importantes. Como membro do Congresso Nacional, principalmente na época da Constituinte, assisti naquela Casa o impedimento muito grande quando tratávamos do Centro-Oeste brasileiro, da macrorregião Norte e até mesmo da macrorregião Nordeste deste País. Nós notávamos que havia forças, principalmente das macrorregiões Sul e Sudeste, fazendo com que o desenvolvimento do Centro-Oeste brasileiro e dessas outras duas regiões, Norte e Nordeste, não pudesse se concretizar.

Não entendo como é que temos tantas diferenças neste País; e diferenças que até dificultam reconhecê-lo como Nação, como um todo, onde aqueles que têm mais dificuldades possam receber do Governo Federal as riquezas que são produzidas no mesmo País.

Nós observamos que o primeiro programa que o Centro-Oeste teve foi ainda na época do Governo de Getúlio Vargas, com a Fundação Brasil Central, quando tivemos o primeiro programa de ação para interiorização do desenvolvimento brasileiro. Depois disso, observamos que, com o Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira, houve a descentralização das decisões políticas da área litorânea deste País para o Planalto Central, com a transferência da Capital Federal para o Estado de Goiás. Em função da transferência da Capital Federal, vários eixos rodoviários se implantaram neste País, por decisão exclusivamente política e de querer fazer.

Assistimos depois, em relação ao cerrado, políticas importantes, como foram os programas do Prodoeste, do Polocentro e, hoje, até mesmo do Prodocer, nesta conjugação de esforços dos governos brasileiro e japonês através da companhia Campo. Nós observamos que a fronteira agrícola se dilatou, mas, infelizmente, quando era Presidente da República o Senador José Sarney, nós envidamos todos os esforços no Congresso Nacional para que a Ferrovia Norte-Sul fosse uma realidade. Esbarramos, no entanto, numa barreira tremenda, que foram exatamente os representantes parlamentares - com algumas exceções evidentes - das Regiões Sul e Sudeste deste País, que impediram, mostrando, de forma equivocada, que os recursos eram desnecessários, que os investimentos eram caríssimos e que aquela ferrovia levaria o nada a lugar nenhum.

Foram feitas críticas desse nível. Então, creio que V. Exª está de parabéns, porque só lá dentro daquela Casa, e V. Exªs representam muito bem, é que podemos fazer com que os equívocos deste País possam ser, de uma vez por todas, colocado um ponto final e possamos, realmente, retomar o desenvolvimento desta Nação.

Vi, há pouco, e V. Exª também assistiu, todos assistiram, onde o sistema financeiro formado por bancos deste País receberam uma soma vultosa do Governo Federal, em torno de R$ 7 bilhões para acudir os bancos, bancos que se engordaram com a inflação, que vivemos durante duas décadas, ganharam muito e que hoje, o dinheiro do contribuinte, o dinheiro dos brasileiros, principalmente dos trabalhadores têm que vir em socorro de um sistema financeiro que sempre ganhou em cima daqueles que produzem, em cima daqueles que trabalham.

Não posso entender, de forma alguma, quando vejo que aqui a área nossa do Centro-Oeste, uma área onde temos perfeitas condições de trabalho, podemos produzir para este País e o excesso de produção ser exportado. Hoje, estamos assistindo o País importando grãos, que para nós isso é resultante de uma má administração no setor da política agrícola deste país. Por isso, Sr. Presidente, não perdemos as esperanças, estamos prontos e lutando, o povo brasileiro é aguerrido, é lutador, mas a primeira luta a ser travada é exatamente na casa que V. Exª representa. Por isso deixo aqui estas considerações, deixando até de lado a minha fala para observar aquilo que realmente sinto e que vejo no meu País.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Quero agradecer o comparecimento e a exposição do Dr. Naphtali Alves de Souza, digníssimo Vice-Governador do Estado de Goiás.

Passo a palavra ao Dr. Geraldo Magela, Presidente do Sindicato dos Transportes Rodoviários, por cinco minutos, sem apartes.(Pausa.)

Não se encontrando presente, passo a palavra ao Dr. Juan Diego Pablo, Diretor Operacional do Corredor de Transporte do Centro Leste, pelo prazo de cinco minutos.

O SR. JUAN DIEGO PABLO - Sr. Presidente da Comissão, José Ignácio Ferreira; Sr. Deputado Luiz Bittencourt; Sr. Relator, Exmº Senador Mauro Miranda; Sr. Senador Onofre Quinan, nosso amigo; Senador da República Ernandes Amorim, do Estado de Rondônia; Senador da República Jonas Pinheiro, Deputado Federal João Natal; senhores participantes do Governo do Estado de Goiás, representado pelo Secretário Ovídio Antônio de Angelis, Pedro Chaves, Erivan Bueno de Moraes, Srs. Deputados Estaduais, que nos recebem na Casa, autoridades presentes, senhoras e senhores:

Na verdade a minha participação estava prevista como debatedor. Portanto, não foi preparado um discurso do tipo dos que foram proferidos até agora pelas autoridades presentes. De qualquer forma, algumas informações, alguns dados técnicos, eu trouxe para questionar com os debatedores e gostaria então de ordená-los, de improviso, para conhecimento e reflexão de V. Exªs.

O eixo de transporte do Corredor Centro-Leste deve, antes de mais nada, ser concebido como um eixo de desenvolvimento. Portanto, deve haver uma política adequada que, baseando-se na possibilidade de escoar produtos em larga escala, com baixos custos de escoamento, aproximando a distância econômica, permita uma política de desenvolvimento industrial, desenvolvimento do mercado e também ocupação por populações devidamente empregadas, inseridas num processo de desenvolvimento regional, bem como levar a região a um estágio maior de modernidade e de desenvolvimento.

Faz dois anos que venho participando, na condição de diretor, da Consórcio Operacional do Diretores Centro-Leste. Dentro das principais preocupações que vínhamos administrando está a inserção do processo de privatização dentro de maior amplitude de participação regional, de participação dos Governos Estaduais e de participação dos Parlamentos Estaduais.

Não conseguimos conceber a pressa com que a estrutura de poder administrativo central com que está encarando a desestatização em certos setores possa refletir de tal forma na desestatização da ferrovia. Essa ferrovia serve ao País inteiro, serve a regiões das mais diversas características, e é de tal forma preponderante a participação e a decisão dos homens do BNDES, dos polêmicos homens do BNDES - não queremos criticá-los, mas vamos chamá-los de jovens economistas sediados no Rio -, que fazem pressão para resolver certas questões orçamentárias. O único motivo do seu interesse, do seu anseio, da sua pressa - o cumprimento do o cronograma - alija da discussão autoridades regionais, autoridades estaduais e, como um todo, a participação social das regiões. Isso nos deixa com a sensação de estar havendo um equívoco que poderá marcar o futuro que está sendo idealizado para essa atividade do setor privado no transporte de mercadorias por ferrovias.

Temos essa preocupação porque, se analisarmos os Estados Unidos, por exemplo, veremos a participação modal da hidrovia, que pedirá 60% do total transportável, sendo que no Brasil ela é insignificante; embora crescente, é incipiente. Se analisarmos a participação da modalidade ferroviária, concluiremos que são similares, só que a custos e características tecnológicas muito diversas num país e num outro, mas da ordem de 23 a 24%. A participação rodoviária nos Estados Unidos é de 16%, enquanto no Brasil é superior a 74%, o que nos leva a crer que, uma vez instalado novo modal ferroviário em mãos de operadoras privadas, poderá haver a comparação do seus custos de transportes dentro daquilo que se chama oferta e procura, entre uma comparação do custo do transporte ferroviário, que deveria ser inferior, pela sua própria característica, com a única comparação de referência para concorrer com o transporte rodoviário. Isso não irá servir ao Centro-Leste, à região de Goiás e à região da fronteira agrícola brasileira para o seu crescimento, tentado ocupar mais de 100 milhões de hectares que estão aí disponíveis para o incremento da produção.

Se analisarmos o que ocorreu, veremos que o resultado do primeiro processo de desestatização na ferrovia, que foi ganho pela Noel Group, um grupo americano, incluindo o trecho de Bauru até Corumbá, vimos que foi praticamente leiloado pelo preço mínimo fixado pelo BNDES. E, pasmem os senhores, esse valor é da ordem de 60 milhões de reais, que deverão ser pagos

no período de 30 anos. Digo pasmem os senhores, porque há várias autoridades aqui que deveriam poder responder de que tamanho poderia ser uma única ponte que estivesse a cruzar qualquer rio, dentro da infra-estrutura que formou parte da infra-estrutura desestatizada, de que tamanho deve ser uma única ponte para custar bem mais do que esse valor de 60 milhões? Portanto, eu não estou tentando me manifestar contrário ao processo de desestatização, acho que há uma unanimidade nacional, até diríamos mundial, da retirada do Estado e da diminuição do tamanho do Estado, deixando certas atividades para o setor privado. Todavia, se o aspecto orçamentário, se o aspecto da realização financeira dos ativos que o Estado fez com sacrifício no passado, não é de tal magnitude que possa representar a equivalência de uma ponte em um trecho de 1.800 quilômetros que tem muitas e muitas pontes, então, já que essa cota de sacrifício deve ser feita pela sociedade para, no futuro, contar com um sistema de escoamento mais eficiente, o seu modelo deveria aproveitar que o Estado vá fazer uma concessão dessa magnitude para garantir, no modelo de privatização, um verdadeiro funcionamento da procura e da oferta no futuro. E isso não está previsto, até agora, no modelo de desestatização que o BNDES vem administrando e gerenciando, dentro dos objetivos estabelecidos pelo Ministério da Economia.

Estou aproveitando esta ocasião porque temos muitas autoridades, e principalmente Senadores prestigiosos à República, para dar esse alerta, sendo que até pelo cronograma ter, vamos dizer, definido certos prazos e certas situações cuja irreversibilidade devemos aceitar, que o Senado da República, junto aos Governos estaduais, passe a debater essa questão, numa forma posterior. Porém que não deixe os novos monopólios mencionados pelo Vice-Governador, no seu discurso recente, tomarem conta, e se prevalecerem dessa falta de cuidado na definição do processo de desestatização, de forma que o Centro-Oeste continue, já fez durante os últimos 20 anos, pagando mais 20 anos por um custo de transporte oneroso, que poderá retirar do valor da sua produção uma parte significativa do esforço que é merecido na sua realização. Isso, finalmente, é dito pela consciência, como empresário, além do corpo diretor do Corredor, temos uma indústria situada na região e estamos, pelo terceiro ano consecutivo, negociando com as autoridades das empresas operadoras, dentro de um contexto extremamente complexo, que é não existir a oferta e a procura. Então, não existe o paradigma de comparação de negociação de um frete.

Se você analisar pelos valores internacionais, o Brasil é o mais caro do mundo, todavia, mil explicações ocorrem. Qual é o paradigma para se fixar o frete entre a cidade de Anápolis e o porto de Vitória? Deve ser 60 dólares, como ouvimos falar há alguns anos atrás, ou US$21.00, como nos foi prometido durante quatro ou cinco anos, até nos convencermos de que era necessário investir na região, fazer indústrias que permitissem o desenvolvimento regional. Resulta que hoje nem os 60 nem os 21, mas os 21 que serviram por base de um contrato de 10 anos para fazermos investimentos de Goiás no Corredor Centro-Leste e no porto de Vitória já passaram a ser 26, e agora está sendo, outra vez, feita uma negociação trabalhosa. Digo com toda a honestidade, há aqui até autoridade da Vale do Rio Doce e sabem da franqueza com que falamos isso. Mas, na verdade, não existe um parâmetro, não existe oferta e procura e nem existirá no futuro, porque os homens do BNDES acharam que uma única linha ferroviária, de 1.700 quilômetros, entre Anápolis e Vitória, deverá pertencer a uma única empresa, e só trafegarão sobre ela os trens daquela empresa. Portanto, cabe às autoridades e às instituições resolverem a questão. Se tivesse sido ouvido na sede de Goiás, até para evitar maiores polêmicas, com toda a liberdade, autoridades presentes, se o Dr. Ovídio me permitir, sei que a idéia é dele, tomamos a idéia como brilhante, nos empenhamos durante dois anos, fomos ao Rio falar com o Presidente do BNDES, o Senador Mauro Miranda é testemunha, levamos a preocupação ao Senado, à Câmara Federal, mas a prepotência, a rapidez e a necessidade de resolver a questão dentro de um horizonte de prazo muito curto evitaram que se abrisse espaço a esse debate, que o Estado de Goiás, assim como outros citados, pudessem dele participar.

Aproveitamos, então, a ocasião, nos conformamos de que agora qualquer adiamento seria um prejuízo pior. Porém entendemos que o Senado Federal deveria se posicionar no sentido de que essa questão, pelo menos, ficasse pendente para ter uma solução no futuro, solução essa que possa decorrer de um debate, onde as regiões e os Estados, os Governos estaduais tenham voz e voto para que possam participar desse modelo, de forma que ele possa realmente concorrer para uma redução dos futuros fretes, uma majoração do valor da produção agrícola da região.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Passo a palavra ao Dr. Pedro Chaves, Secretário de Transporte de Goiás.

O SR. PEDRO CHAVES - Exmº Sr. Senador José Ignácio, Presidente desta Comissão; Sr. Presidente da Assembléia Legislativa, Deputado Luiz Bittencourt; Exmº Sr. Vice-Governador do Estado de Goiás, Naphtali Alves de Souza; Srªs e Srs. Senadores da República, Mauro Miranda, Onofre Quinan, Jonas Pinheiro, Regina Assumpção, Ernandes Amorim; Ilmº Sr. Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Regional, Ovídio de Angeli, em nome de quem cumprimento todos os auxiliares do Governo Maguito Vilela; Srªs e Srs. Deputados, senhores empresários, demais autoridades aqui presentes:

No final da década 70 e início da década de 80, quando o Brasil descobriu o cerrado do Centro-Oeste, a nossa região passou por grandes transformações. A migração foi em sentido inverso, pessoas vindas, principalmente, da Região Sul aqui para o Centro-Oeste para trabalharem o nosso solo. E o cerrado respondeu à altura, a nossa produtividade, principalmente da soja, em algumas regiões de Goiás alcança índices dos mais altos do mundo. Então, a nossa Região Centro-Oeste, principalmente a região sudoeste do nosso Estado, hoje é tida como uma das grandes produtoras de grãos do nosso País. Isso fez com que os Estados produtores, principalmente Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins e Minas Gerais se unissem também junto com o Estado do Espírito Santo, criando uma forma de escoar essa produção. E assim nasceu o Corredor Centro-Leste, com o objetivo de levar os grãos produzidos aqui no Centro Oeste até o porto de Tubarão, no Estado do Espírito Santo. O porto de Tubarão, que, por sinal, é um porto moderno, um porto de águas profundas, no qual pode atracar navios com capacidade para mais de 200, até 300 mil toneladas. Isso fez com que aquele porto de Vitória fosse o preferido pelas suas condições, pela sua estrutura e também pelas taxas portuárias, bem inferiores às cobradas no porto de Santos, por exemplo.

Mas hoje percebemos que o Corredor está necessitando de alguns reparos no seu funcionamento. Aqui já foi colocado, pelo nosso Governador, Maguito Vilela, o nosso Secretário de Planejamento, Dr. Ovídio, que para se fazer um reparo de 36 quilômetros, ligando Anápolis à Leopoldo de Bulhões, aqui no início do Corredor Centro-Leste, foi necessário uma ação muito forte do Governo, na pessoa do Secretário de Planejamento, Dr. Ovídio, e, principalmente, do Governador Maguito Vilela. É óbvio que esse trabalho deveria ser resolvido dentro do próprio Corredor Centro-Leste.

Observamos que ainda existem algumas dificuldades que precisam ser superadas. Existe o problema, em Belo Horizonte, do transbordo. Mas entendemos também que se não houver uma política de transporte que possa baratear o frete dos nossos grãos, com certeza, a agricultura aqui no Centro-Oeste está condenada ao insucesso.

Temos, além do problema da política agrícola já colocada aqui pelo Governador, esse grave problema do transporte. O que o nosso produtor ganha em produtividade, o que ganha ao plantar em terras férteis, em plantar em Região de clima favorável, perde porque não pode levar seus grãos, seus produtos, até os portos de exportação.

Por isso, entendemos que é de grande importância este debate promovido pelo Senado da República. Como responsável pelo setor de transportes do Governo de Goiás, agradecemos a iniciativa dos Senadores que vieram a esta Assembléia Legislativa fazer este debate sobre o Corredor Centro-Leste. Em nome do setor dos transportes, nossos agradecimentos. Esperamos que este debate produza bons frutos no sentido de que o Corredor Centro-Leste opere com o objetivo inicial, para o qual foi criado.

Agradeço a todos a paciência que tiveram em nos ouvir.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Passo a palavra ao Deputado Francisco Tomazzini.

Pediria, a não ser que não haja discordância, que ao usarem da palavra dispensassem as apresentações iniciais, porque todos são conhecidos. Isso agilizaria o trabalho.

O SR. FRANCISCO TOMAZZINI - Pois não, Sr. Presidente.

Eu o cumprimento. Cumprimento também as autoridades do Estado de Goiás em nome do nosso Vice-Governador, Naphtali Alves, bem como os Senadores Mauro Miranda e Onofre Quinan e as demais autoridades. Cumprimento, em nome do Secretário Ivan Bueno, os outros Secretários do Estado - Dr. Ovídio e Pedro Chaves -, bem como os presidentes, os gerentes e os diretores de empresas, os Deputados federais e as demais autoridades.

Estamos aqui para debater uma questão muito importante para a Região Centro-Oeste. Falarei um pouco sobre o transporte, sobre o custo do transporte na composição dos preços finais dos produtos primários do Centro-Oeste, e em especial do Estado de Goiás. Isso nos preocupa. Queremos alertar as autoridades maiores do grande desafio a ser enfrentado neste momento de mudança da economia, quando cada item de custo tem importância vital. O

transporte sempre foi o grande entrave no desenvolvimento do Centro-Oeste brasileiro, devido às longas distâncias dos grandes centros consumidores internos e dos portos. Como se não bastassem as distâncias, ainda temos de enfrentar as nossa rodovias ineficientes com curvas, aclives, declives, cada vez mais congestionadas, o que onera ainda mais nossos produtos.

É preciso, com urgência, repensar o sistema. Já virou cultura em nosso País que o transporte deve ser feito no caminhão e que viajar deve ser de carro. Saída para competir existe. Dou como exemplo o meio oeste americano, onde tudo é feito com racionalidade: auto-estradas ligadas às ferrovias e a hidrovias, tudo interligado aos portos para importação e exportação.

Outro exemplo são os nossos parceiros do Mercosul. Na Argentina, por exemplo, são menores as distâncias e há ferrovias, auto-estradas e portos competitivos. Digo que ou se investe no Centro-Oeste para ganhar a competição, ou passamos pela história sem poder competir. A malha rodoviária precisa ser melhorada, e as hidrovias, ser implantadas. O Araguaia, o Tocantins e o São Francisco vão todos para o centro do planeta, o Norte e o Nordeste do Brasil, onde nos aproximamos dos dois grandes centros consumidores, que são Europa e Ásia. Temos até ferrovias que não funcionam. É esse o desafio do grande Centro-Oeste.

Entendemos que, sem construir ferrovias e sem fazer funcionar as que temos, teríamos de desistir da nossa Região, mas não podemos admitir que isso aconteça. Portanto, é urgente a construção de uma ferrovia Norte-Sul, como também ligar Brasília a Pirapora, no Corredor Centro-Leste, estendendo a ligação da Ferronorte ao sudoeste goiano. Assim, entendemos que poderemos competir nos diversos mercados e atrair indústrias para nossa região, transformar nossas matérias-primas, agregar valores, gerar mais empregos, mais impostos, desenvolvimento nas cidades e, principalmente, no campo, que é o maior desafio de todos os políticos e empresários brasileiros. Manter e levar mais gente a viver da própria terra, com garantias de vida melhor, tornando a atividade lucrativa e independente.

Para a solução das questões aqui colocadas e de tantas outras que são necessárias, é preciso que os poderes constituídos da sociedade brasileira - Executivo, Legislativo e Judiciário -, entendam a necessidade das reformas, para que o País tenha estabilidade econômica e social. É preciso investimento interno e externo, sócios e parceiros em vários setores, como ferrovias, hidrovias, hidrelétricas, rodovias, indústrias e outras atividades. É preciso que os governos assumam isso com muita coragem e promovam reformas duradouras, para que o Brasil, que é rico de natureza, cujo povo quer trabalhar, possa desenvolver-se. É preciso simplificar, para que todos possam acreditar e participar deste desenvolvimento tão sonhado por todos nós.

Espero poder estar contribuindo e estar dando minha parte neste momento de fé e esperança de dias melhores. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Muito obrigado ao Deputado Francisco Tomazzini.

Passo a palavra à Deputada Federal por Goiás, Nair Xavier Lobo.

A SRª NAIR XAVIER LOBO - Senador José Ignácio, Presidente da Comissão; Srs. Senadores Onofre Quinan, Mauro Miranda, Jonas Pinheiro; Senadora Regina Assumpção; Exmº Sr. Vice-Governador Naphtali Alves, aqui representando o nosso Governador; Secretário de Planejamento; Secretário de Transportes; Srs. Deputados: quero dizer que fui convidada para participar desta reunião como debatedora. Trago, portanto, uma questão e não uma exposição.

Quero dizer que, no Congresso Nacional, sob a liderança do Senador Mauro Miranda, com quem muito converso sobre o desenvolvimento da região Centro-Oeste, a questão do transporte, da malha viária, da malha hidroviária e ferroviária, tem sido alvo da preocupação desta Parlamentar, a ponto de no ano passado, quando fiz parte da Comissão de Economia, Indústria e Comércio, ter convencido os deputados mineiros, os deputados do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul a apresentarem uma emenda ao Orçamento, objetivando recursos para recuperar o trecho de Alto Araguaia até Belo Horizonte dessa ferrovia da Rede Ferroviária Federal, que se encontra extremamente sucateado, para que de BH estivéssemos ligados ao porto de Vitória. Não conseguimos êxito; a emenda era de Comissão e não emplacou.

Naquela época, fomos questionados pelo Presidente da Comissão de Orçamento por que a emenda, se sabemos que o trecho já se encontra para ser privatizado. Defendíamos a tese de que se não colocássemos pelo menos um pouco de recurso nesse trecho ferroviário ninguém se interessaria pela privatização. Sabemos agora que a privatização tem um leilão marcado e que a Vale do Rio Doce é uma propensa compradora.

Neste momento de globalização, quando estamos caminhando rumo a um novo milênio, o Centro-Oeste tem um grande desafio, que foi muito bem colocado pelo Vice-Governador Naphtali Alves. Temos saudades dos marcos importantes de desenvolvimento do Centro-Oeste: de Getúlio Vargas, de Juscelino Kubitschek quando trouxe a Capital. Penso que vivemos um novo momento histórico, um novo momento desse grande desafio que passa pela consolidação da produção no nosso Estado de Goiás. Há um duríssima luta de dois Governos, o do Senador Iris Rezende e o do atual Governo do Governador Maguito Vilela e Naphtali Alves, que fizeram, praticamente sozinhos, sem parceria do Governo Federal, sem parceria do poder central, a infra-estrutura que Goiás possui, e que é exemplar.

Precisamos agora nos ligar com o País, com o mundo, isso passa pela consolidação da hidrovia Araguaia/Tocantins; passa pela consolidação do Corredor Centro-Leste; pela consolidação da Norte-Sul - nosso Governador viajou para Washington para assinar - ; passa por uma política agrícola.

Srs. Senadores, esta Comissão precisa cuidar dessa questão da política agrícola. Goiás precisa se fortalecer na produção mineral, na produção industrial, mas sobretudo na produção agrícola. Temos não só a preocupação de escoar nossa produção, porque somos vocacionados com a agricultura e com a pecuária, mas precisamos, sobretudo, fortalecer nossos produtores. São eles - e aqui estão presentes, vejo aqui o João Bosco, o Antenor Nogueira, o Antônio Chavaglia(?), todos ligados à produção de grãos, todos ligados a essa torcida de que Goiás se consolide nas suas malhas hidroviárias e ferroviárias para que nossos grãos possam ser transportados - sobretudo, torcedores de que possamos produzir esses grãos.

O apelo que faço a esta Comissão e a questão que trago é exatamente de que ela cuide também de um chamamento e de um apelo ao Governo Federal pela consolidação de uma política agrícola. Precisamos de regras claras para a agricultura. Faço parte da Frente Parlamentar de Agricultura e levanto essa bandeira porque não haveria razão de ser uma Deputada chegar à Brasília, sendo de Goiás, sem ser votada pelo homem e pela mulher do campo, da roça.

Penso que a produção industrial de Goiás, a produção de grãos é o grande cerne da questão do desenvolvimento do Centro-Oeste. Não é só Goiás, Senador Jonas Pinheiro, mas seu Estado também e o senhor tem travado uma luta em favor da produção e da política agrícola deste País, da qual sou uma grande testemunha no Congresso Nacional.

Quero também trazer uma questão, levantar uma polêmica sobre a privatização da Vale. Parece-me que a Vale do Rio Doce é um patrimônio por demais precioso para nosso País, que interessa a nós todos. Agora que se coloca iminentemente sua privatização, como é que se dará esse processo? Hoje eu lia pelo jornal que discutir privatização no campo do idealismo é coisa já superada. Acredito que saibamos que a modernidade tem o apelo dessa privatização, tem o apelo de que o Estado saia da condição de empresário e se posicione com os recursos de seus impostos para uma boa saúde, uma boa educação e uma boa segurança pública e deixe o resto com a iniciativa privada. Sabemos, entretanto, do cuidado que requer esse momento, ninguém questiona. Tive a oportunidade de visitar a Vale de perto, de fazer o trecho da ferrovia que liga o Espírito Santo a Minas, de ser recebida pelos funcionários da Vale. Quero fazer uma deferência, um elogio, aqui encontrei alguns deles: fiquei encantada, orgulhosa de ser brasileira. Lá na Vale senti um Brasil de Primeiro Mundo, mas senti também que os próprios servidores da Vale, os que vestem a camisa da Vale, têm uma preocupação muito grande com o processo, mas não dizendo que são a favor ou contra sua privatização, posicionam-se já sobre o modelo que deve ocorrer no processo dessa privatização.

Senti, Srs. Deputados, Srs. Senadores, que lá - e posso ter feito uma interpretação errada, mas quero crer que os servidores da Vale sabem que ela precisa ser privatizada -, eles colocam questões importantes como o processo de democratização dessa privatização, de não cedermos o controle ao estrangeiro e, portanto, colocam o alerta de não ser feita a venda por leilão, mas sim uma venda pulverizada onde não haja o risco do monopólio estrangeiro no controle das ações da empresa; colocam a necessidade de que os servidores, que são hoje o grande esteio daquele competência, façam parte, como fizeram das outras licitações, das outras vendas, das outras privatizações - posso citar a Light onde os servidores participaram com uma quota merecida porque eles são a alma do sucesso da Light -; colocam também a canalização e a vinculação dos recursos com investimentos importantes para o País; Goiás está de olho em um deles, porque há promessa de recursos da privatização da Vale vir para a nossa hidrovia Araguaia-Tocantins, e precisamos dela.

São essas questões que desejo levantar por serem cruciais e para os quais os olhos do País, do cidadão brasileiro estão voltados neste momento; o Brasil moderno, o Brasil da globalização, o Brasil que converge para o Centro-Oeste.

Finalmente, acho que chegou o momento de deixarmos de ser o tempo todo o apelo da esperança: a esperança de ser o celeiro do País. Chega de esperança! Acho que é o momento de viver a concretização desta esperança. A porta do progresso, a porta do primeiro mundo de nosso País, passa por um investimento maciço no Centro-Oeste. E é com muito orgulho que digo que nesta hora sou detentora de um mandato pelo meu Estado de Goiás.

Acredito que a comissão tenha escolhido muito bem a Assembléia Legislativa do Estado de Goiás para ser o palco dessas primeiras discussões, pois não é questão de bairrismo, mas temos a melhor Assembléia Legislativa deste País. Temos aqui lideranças inquestionáveis. Goiás tem dado exemplo de como se faz política com lisura, isenção, à toda prova. Falo isso porque me orgulho de ter um Governador com 98% de aprovação, três Senadores que brilham no Parlamento de Brasília e uma Assembléia que é a mais franciscana deste País e que hoje consegue ser um marco na História do Brasil, que é travar uma polêmica sobre o avanço da questão do desenvolvimento da nossa Região Centro-Oeste.

Além de comprometer-me com a causa, já dizendo da emenda que comecei a articular - conseguimos ser bem sucedidas na emenda, mas não na acolhida dã emenda pelo Relator-Geral do Orçamento - na questão dessa importante ferrovia para Goiás, para o Centro-Oeste, e importante para o Brasil, quero dizer também que tive uma pequena colaboração porque essa emenda emplacou quando o José Serra, ainda Ministro do Planejamento, deixou de fora, naquele PL nº 32, que foi tratado como "jumbão", ele colocou dinheiro para ponte, que é importante, mas deixou de fora a BR-153, de Goiás, que é a Caiapônia-Jataípe-Piranhas; a BR-158 eu consegui emplacar a maior emenda individual no PL nº 32, que destinou 7,5 milhões para a BR-158, e parte desses recursos já estão no DER-GO. Creio que tenha sido uma vitória nessa consolidação, pensando exatamente no escoamento de nossa produção, já que ela sai muito pela região do sudoeste goiano. Srs. Deputados, acredito que essa luta seja nossa e é uma das mais importantes do Brasil. Não é uma luta importante só para a nossa região.

Para finalizar quero dizer, olhando para o meu amigo Secretário da Indústria, Comércio e Turismo, Erivan Bueno, que outro dia recebemos aqui o Presidente do BNDES quando discutimos também um avanço importantíssimo para Goiás, que foi a conquista de recursos através da privatização de Cachoeira Dourada, onde o Governador colocou, com muita propriedade, que ela significa a retomada de quase 500 obras no Estado; que ela significa o avanço do Governo para o setor de indústrias, para o setor agropecuário, enfim, para a retomada de todo o nosso progresso.

Quero dizer que naquele momento foi levantada a necessidade - também estamos falando de desenvolvimento de região - de que Goiás conseguisse, através da sua representatividade - e faço um apelo aos nossos Senadores, porque sei que estou avalizada pelo brilhante trabalho de nosso Secretário de Planejamento, quando conquistou esse adiantamento do BNDES para a privatização -, criar, dentro do BNDES, um programa de desenvolvimento concebido para a nossa região, assim como tem o Nordeste, assim como tem a Amazônia Legal, porque a Região Centro-Oeste ainda não conseguiu.

Fiz uma alusão ao nosso Secretário Erivan Bueno, porque acho que esse modelo de investimento, no Centro-Oeste, passa pela indústria, mas não pode deixar de passar pela agricultura e pela pecuária. O BNDES precisa nos ajudar com recursos porque é ali onde está o maior recurso desta Nação. Sabemos que o tempo todo isso é dito pela imprensa, pelo Presidente do BNDES, pelo Parlamento, em todos os seus níveis: Parlamento estadual, municipal e federal; que o BNDES tem muito dinheiro e a agricultura pre dele também, pois o Banco do Brasil já não consegue ser um parceiro à alt. Por isso esse projeto que a Amazônia Legal conquistou, que o Norde conquistou e que o Centro-Oeste tem que conquistar, não passa só pela indústria, mas passa também pela consolidação da agropecuária, porque essa é a nossa cara, a nossa vocação. Precisamos de dinheiro. Precisamos (falha na gravação) dizer que é um momento extremamente importante. Não preparei uma exposição; vim para trazer uma questão, portanto, trago à tribuna essas polêmicas, essas preocupações e, acima de tudo, o meu compromisso com essa luta.

Era o que eu tinha a dizer.

Muito obrigada. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Antes de passar a palavra ao Dr. Erivan Bueno de Moraes, primeiro expositor do segundo painel, intitulado "Industrialização, Comunicação, Exportação e Desenvolvimento", eu gostaria de trazer um dado que me pareceu extremamente importante diante do que disse a Deputada.

Trata-se de levantamentos feitos acerca do que foi dado pelo Governo Federal, ao longo de 30 anos, ao Nordeste. Estou muito à vontade, porque pertenço ao menor Estado da Região Sudeste, uma espécie de primo pobre dessa região. Mandei levantar o que foi dado ao longo de 30 anos ao Nordeste. Estou presidindo os trabalhos, mas não resisto à oportunidade de colocar essa questão. Qual não foi a minha surpresa quando constatei que aquele Nordeste, sorvedouro conhecido - falava-se que era o sorvedouro do dinheiro do Brasil; ao longo de anos e anos todo o dinheiro ia para lá - ao longo de 30 anos ganhou US$ 11,5 bilhões. Quer dizer, menos de US$12 bilhões. Esse é um número interessante para que possamos ver o que realmente vivemos neste País.

Estou fazendo um levantamento de tudo o que foi concedido a cada Estado ao longo de 30 anos para comparar o que foi dado a São Paulo, a Minas Gerais, ao Rio de Janeiro etc. Isso é para que da Região Sudeste eu possa ter uma visão do que foi dado ao Nordeste, ao Norte e ao Centro-Oeste. Estou no Senado Federal muito ligado, muito junto ao Nordeste, ao Norte e ao Centro-Oeste.

Concedo a palavra ao Dr. Erivan Bueno de Moraes, Secretário da Indústria e Comércio, Presidente da Federação das Associações Comerciais, Industriais Agropecuárias do Estado de Goiás. S. Sª dispõe de 20 minutos.

O SR. ERIVAN BUENO DE MORAES - Agradeço o convite que os Senadores José Ignácio Ferreira, Iris Rezende, Mauro Miranda e Onofre Quinan fizeram para eu participar desta audiência pública na qual serão discutidas e apresentadas sugestões que possam contribuir para acelerar o desenvolvimento da região de influência do Corredor Centro-Leste.

Nossa posição é calçada na certeza de que o Brasil só entrará na escalada do progresso quando harmonizar o seu crescimento, fazendo valer as potencialidades do Centro-Oeste, região de retorno rápido a qualquer investimento.

A exemplo dos países que historicamente se interligam através de corredores de exportação, Goiás, como um Estado mediterrâneo que é, se sente pressionado a reduzir seus custos operacionais de transporte, diminuindo, assim, as distâncias econômicas para os portos marítimos através dos corredores que interligam regiões produtoras ao mercado externo.

Diante desta premissa, objetivamente, devemos empreender esforços em ações concretas para o desenvolvimento do nosso Estado, tais como: interligar os municípios de Pirapora, Unaí e Anápolis, transformando, este último, num importante eixo multimodal de escoamento da produção para o complexo portuário de Vitória, sem passar pelo gargalo existente em Belo Horizonte, mas também podendo operar com a Cia de Navegação do São Francisco, permitindo uma alternativa de competitividade dos grãos do Centro-Oeste para a Região Nordeste do Brasil em relação à Argentina, à criação do porto seco, em Anápolis, transformando aquele município num importante entreposto aduaneiro, simplificando, assim, o nosso processo de exportação; também permitirá o desenvolvimento da Região Norte do Brasil pela integração multimodal das hidrovias Araguaia-Tocantins às Ferrovias Norte-Sul e Carajás até o porto de Itaqui, no Maranhão, e, futuramente, até Belém do Pará. Ainda, a ligação da Ferrovia de Aruanã a São Simão, trecho de aproximadamente 500 quilômetros, interligando a bacia Amazônica à do Prata.

A retomada do traçado original da Ferrovia Leste-Oeste, que contou e conta com o apoio de toda a classe política e empresarial do Estado de Goiás, beneficiará os municípios do sudoeste goiano. A mudança do traçado consiste numa autêntica quebra de confiança.

É necessário, ainda, que esta soberana Comissão solicite esclarecimentos às estatais Vale do Rio Doce e Rede Ferroviária Federal quanto aos gastos realizados com o consórcio operacional Centro-Leste, informando também quais os seus objetivos, suas realizações, benefícios resultantes e a real justificativa do capital público naquele consórcio. Há também a necessidade imediata de promover a sistematização da relação entre o usuário, operadores e os portos.

Comparando, inicialmente, o transporte rodoviário, que, em média, custa, de Anápolis ao Complexo de Tubarão, US$60 a tonelada de grão, e com o custo esperado de aproximadamente US$21.00 a tonelada, no transporte ferroviário, diante da falta de sistematização das tarifas, de disponibilidade, regularidade, excesso de tempo no transporte e a falta de um processo de telecomunicações, este importante fator de competitividade se torna nulo.

Para muitos, o Corredor de Transporte Centro-Leste é uma importante opção de exportação, mas para Goiás e o Centro-Oeste, é uma questão de sobrevivência empresarial, pois deles tiramos a nossa competitividade, que hoje fazemos tão bem, até a porta de nossas propriedades.

Ao encerrar, eu gostaria de passar ao Senador Mauro Miranda um trabalho desenvolvido, a pedido inclusive da nossa Deputada para que o Estado de Goiás, que hoje sozinho não é beneficiado pelos programas especiais do BNDES, sendo que Mato Grosso já faz parte do PAI, Programa da Amazônia Integrada, o Mato Grosso do Sul faz parte dos projetos do Mercosul, Minas Gerais faz parte dos projetos do Nordeste, Goiás ficou como uma falha de dente. Mas com o apoio do Presidente do BNDES, serão beneficiadas as áreas têxtil e de confecção, pedras ornamentais, turismo, fruticultura irrigada, agroindústria, couros e calçados, farmoquímica e farmacêuticos, eletroeletrônicos, criando o Programa Centro-Oeste Competitivo, Senador.

É de suma importância o Corredor Centro-Leste para o Estado de Goiás. Não temos outra opção, ou seja, uma saída barata e competitiva. Gostaria, portanto, que os pedidos aqui apresentados, principalmente os que dizem respeito ao Consórcio e dos trechos que devemos fazer e recuperar, sejam processados e atendidos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Passo a palavra ao Dr. Rui Brasil Cavalcanti Júnior, Presidente da Telegoiás.

O SR. RUI BRASIL CAVALCANTI JÚNIOR - Srs. membros da Mesa, Srs. Deputados, Srªs e Srs., fiquei muito honrado com o convite para participar deste importante debate na busca de uma solução fundamental para o nosso Estado. É também uma feliz oportunidade de reiterar ao ex-Presidente da Telebrás, Senador José Ignácio, a quem tanto admiramos, a nossa palavra de segurança na condução da Presidência desta Comissão. O Senador foi uma pessoa que muito nos impressionou, não só porque ajudou a modernizar a Telebrás, mas também deu uma visão de parcerias, que hoje já funcionam a nível de Estado.

Posso garantir-lhe, Senador, que hoje já temos um programa de parceria para as comunidades mudas - uma idéia de V. Exª. Já está implantado e funcionando no nosso Estado o telefone virtual - também idéia de V. Exª, que acompanhamos nas suas primeiras explicações ao então Governador Íris Rezende.

Esta Comissão tem também como Relator o Senador Mauro Miranda, indicado para a área do transporte. Penso que Goiás e Tocantins são dois Estados-solução, que têm tido uma mudança expressiva de uma agricultura e pecuária tradicionais para uma agricultura e pecuária modernas, agora num processo de industrialização. Os dois primeiros estágios eram permissivos quanto à falta de comunicação. Mas não se pode pensar em uma agricultura e em uma pecuária modernas e muito menos em uma agroindústria sem uma telecomunicação moderna, eficiente e barata.

O mundo hoje passa por uma síntese que acontece com a globalização da economia, que não é mais um problema ideológico, mas de opção mundial, que se observa até em países como Vietnã e China. Passa ainda por uma revolução digital, numa conjugação de informática e de telecomunicação, e por uma mudança acelerada dos atos da nossa sociedade, que pretende, cada vez mais, a democratização desses meios e produtos mais baratos. Isso causa uma nova geopolítica, com a morte das fronteiras, que deixam de ter importância.

Penso que a questão de custo fica muito bem explicada com o que ouvimos no último simpósio, no **World Telecom**, onde o Presidente da Sprint disse que os grandes desafios que as companhias telefônicas hoje enfrentam é o problema do preço. O custo, por exemplo, da remessa de um **fax** de uma costa a outra dos Estados Unidos fica em torno de US$18. Com o uso, por exemplo, do **Federal Express**, a mesma remessa custa apenas alguns centavos de dólares, quando se faz por intermédio da **Internet**.

O País vive hoje um momento muito importante. Tem consciência de que tem um Presidente com a noção exata da dimensão da sua omissão e de que tem também uma oportunidade ímpar, porque o País está consciente de que a infra-estrutura de telecomunicação será determinante. O fosso que separa as nações hoje pelo processo da industrialização será muito maior e mais profundo com a falta de telecomunicação moderna, mais barata e mais democratizada.

Fico também excitado, porque, como ex-Vice-Governador, participei, durante quatro anos, como representante de Goiás no corredor de exportação Minas-Goiás-Espírito Santo; e também, na condição de ex-Presidente da Federação e Diretor da CNA, da formulação de políticas adequadas a uma realidade pouco recente para a agricultura brasileira, que é a realidade do cerrado.

O cerrado trouxe para Goiás e para Tocantins uma nova dimensão. Até então, as terras ditas improdutivas, que eram ácidas, começaram a ser produtivas e comercialmente aproveitadas, porque descobrimos que a produtividade não é função, tão-somente, da fertilidade, mas a topografia, a existência de grandes jazidas de calcário - produto capaz de corrigir aquela deficiência inicial da acidez - e, mais ainda, condições de temperatura, de pluviosidade adequadas permitiram a essas regiões competitividade. Todos nós sabemos que regiões antigamente improdutivas, têm, hoje, os mesmos níveis de produtividade das regiões mais férteis do País, a exemplo de Ribeirão ou norte do Paraná.

O grande desafio que enfrentamos agora, dentro de um cenário de mudanças acelerado com quebra de monopólio, com privatização, é situar uma empresa como a Telegoiás nesse processo e atender às necessidades crescentes de dois Estados como Goiás e Tocantins. O que temos feito é garantir uma infovia, porque a Telegoiás era muito carente de modernização nesse sentido.

Já citei esse exemplo algumas vezes, mas seria bom repetir ao nosso ex-Presidente da Telebrás sobre os desafios que aqui enfrentamos. Uma das cidades mais importantes do nosso Estado, que era Jataí, até o ano retrasado, possuía uma central mecânica de 1936, que saiu do funcionamento para o Museu (?), na Alemanha, porque uma central que trabalha durante tantos anos e sem nenhuma possibilidade de adequar às novas realidades do mercado merecia, realmente, ir para o museu e com destaques.

Não tínhamos um quilômetro sequer de fibra digital ou de transmissão digital no Estado, tínhamos uma demanda não atendida e ainda um programa de telefonia rural que atendia, numa média nacional, menos de 2% das propriedades em um Estado que já tem as propriedades com quase 60% de energia.

A consciência do momento importantíssimo que vivemos, de transição, de inserir essas regiões em um processo produtivo, competitivo, fizemos já quase seis mil quilômetros de fibras óticas, e estamos lançando, até o fim do ano, a fibra ótica de Goiânia até Estreito do Maranhão, que será a maior fibra ótica contínua do País, com mais de 1.200 quilômetros. Esse esforço de modernização nas telecomunicações é muito importante, porque permitiria uma integração maior. É preciso destacar que hoje para a agricultura competitiva do Centro-Oeste, por exemplo, é muito mais importante estar ligado ao que acontece na Bolsa de Rotterdam, na Bolsa de Chicago do que, às vezes, a outras regiões do próprio País.

A informação é um bem preciosíssimo, e, nesse sentido, também quero dizer também da minha frustração como Diretor da CNA, em 1970, em que propus a criação do adido agrícola, capaz de filtrar as informações e de dar-lhes a importância estratégica que o País precisa. Desde então, desde muitos anos, compramos informações onde estão embutidas outras informações e, às vezes, o que é mais sutil, desinformações. Portanto, o processo de criação do sistema de informação agrícola passa, necessariamente, por uma criação, pela geração de uma informação fidedigna e, mais ainda, por sua transmissão até a nível de propriedade.

Já foi dito aqui, e é verdade, que somos produtivos até o nível de porteira, mas daí em diante o setor ainda está extremamente desorganizado e a telecomunicação será, sem dúvida alguma, um instrumento importante no encaminhamento de informações para as decisões estratégicas sobre o que produzir, como produzir e até quando produzir determinado produto.

O Estado passa hoje por uma verdadeira revolução em termos de pecuária. A pecuária da nossa Região Centro-Oeste, não só Goiás como também Mato Grosso, tem dado provas de que a introdução de uma nova tecnologia, por exemplo, a entrada de novas raças, a entrada de uma nova visão da qualidade do produto, com a introdução da tipificação e classificação de carcaças, pode dar um salto no desenvolvimento da pecuária nacional. Precisamos produzir, mas com qualidade, porque sem qualidade não temos como ser competitivos.

Finalizando, quero dizer que tenho consciência de que a telecomunicação é muito mais do que uma mera necessidade econômica e financeira; ela é, antes de tudo, uma maneira segura de realização plena da cidadania.

Arendt nos diz que há três formas de ação: o trabalhar, o fazer e o agir. E a ação é aquela opção, é que dá o sentido de cidadania maior, porque o cidadão sem opção não tem sua cidadania completa. Acho, então, que essa questão de levar informação a todos é, antes de mais nada, um dever nosso. E a Telegoiás tem feito um esforço muito grande, no sentido de trazer para o nosso Estado infra-estrutura necessária para seu futuro de telecomunicação adequado.

Disse e repito, não é demais falar sobre este tema, o próprio Erivan, nosso secretário dinâmico, há pouco referiu-se a isto, que não há como negar a falta de telecomunicações, só que tem dificuldades de recursos e o Senador José Ignácio sabe bem das dificuldades, nem sempre só de recursos, mas muito mais de orçamento.

Portanto, fico satisfeito de estar participando deste seminário, importantíssimo, novo. A decisão do Senador José Ignácio de trazer esta

primeira reunião para o nosso Estado faz-nos ver que o País precisa viver melhor os problemas do interior. Existe um país do interior muito maior do que imaginamos. É um país que resistiu a todas as crises, um país feito de cidades pequenas, lugares longínquos, onde não se fazem pactos, onde não se fazem greves, mas porque ele existe é que nós existimos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Agradeço as palavras do Dr. Rui Brasil e passo a palavra ao Dr. Adib Elias Júnior, Deputado Estadual por Goiás.

O SR. ADIB ELIAS JÚNIOR - Sr. Presidente Luiz Bittencourt, nossos cumprimentos ao Vice-Governador Naphtali Alves, nossos cumprimentos aos Senadores Mauro Miranda, Onofre Quinan, José Ignácio, Jonas Pinheiro, à Senadora Regina Assumpção, de Minas Gerais, nossos cumprimentos a todos os diretores de órgãos, autarquias, companheiros do Governo Maguito Vilela, cumprimentando nosso Secretário de Planejamento, Ovídio de Angelis, Srs. Deputados Estaduais, Srs. Deputados Federais, empresários presentes, inicialmente, queríamos cumprimentar os deputados federais que estiveram presentes, em nome daquela que aqui ainda se encontra, a Deputada Federal Nair Xavier Lobo, dizendo que concordamos plenamente que urge a necessidade da industrialização do Estado de Goiás. Sabemos profundamente, Deputada Nair Xavier, que realmente temos a cara da pecuária, da agricultura, mas não podemos deixar nunca de dizer que nós, goianos, também temos a cara do setor mineral do Brasil e do mundo. Exatamente em Goiás, onde 23% do ICMS vem através do setor mineral, que dá um número de empregos, trinta mil empregos diretos, e para cada emprego direto o setor mineral promove de dez a doze empregos indiretos. Portanto, a importância também para o Corredor Centro-Leste do setor mineral de Goiás e do Brasil.

O Corredor de Transporte Centro-Leste é tema da maior relevância e que atinge diretamente os interesses econômicos e sociais do nosso Estado e dos outros Estados interioranos produtores de bens exportáveis. E não sem razão que o nosso Governador Luiz Alberto Maguito Vilela desde 88, então deputado federal constituinte, empenhava-se para que, tornando realidade o transporte integrado com base ferroviária, possibilitasse o embarque e transporte, de porta a porta, dos bens produzidos nos Estados interioranos notadamente os do Centro-Oeste.

Hoje, graças ao acordo assinado entre os Estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso funciona um sistema de transporte rodoferroviário do qual integram os 1.200 quilômetros da Rede Ferroviária Federal e 660 quilômetros da Vale do Rio do Doce, culminando no complexo portuário localizado no Espírito Santo, que opera por intermédio de seis modernos portos.

Com tal realidade, o custo de transporte e a eliminação de procedimentos burocráticos contribuiu decisivamente para agilização da internacionalização dos produtos importados, e o que é mais importante, para o escoamento da produção dos Estados atendidos, seja essa produção destinada à exportação ou seja para o consumo interno. Assim é que a Região Centro-Oeste apresentou no primeiro quadrimestre deste ano um crescimento de 80,9% no desempenho de suas exportações, tendo Goiás apresentado o melhor índice, ou seja, 106,9%, o que em valores absolutos corresponde a um ingresso de divisas na ordem de US$375 milhões e 400 mil. Realmente, número respeitado, número importante, porém pouco significativo se comparado com a Região Sudeste do País responsável por exportações que ascenderam, no mesmo período, a US$8 bilhões e 100 mil, ou seja, 57,3% do total, enquanto que as exportações da Região Centro-Oeste, mesmo com excelente desempenho, representam apenas 2,5%.

A soja e os seus derivados, minérios tais como o ouro, amianto o ferro-nióbio foram os destaques dos itens exportados. E agora com a liberação para o Mercado Comum Europeu a carne bovina volta a ocupar o lugar de destaque nas exportações do Estado. Entretanto, sabemos que sem diversificar as exportações, tendo como papel relevante os manufaturados, a Região Centro-Oeste terá uma economia engessada às oscilações de preços, comandadas pelo arbítrio dos cartéis e oligopólios internacionais. Assim, é que lentamente e de maneira gradual, coadjuvada pela política do Governo do Estado de Goiás a classe empresarial tem encontrado o necessário apoio para implementação das indústrias produtoras de bens exportáveis que agreguem a matéria-prima à mão-de-obra nacional.

Nesse aspecto, é preciso ressaltar a importância do Fundo de Participação e Fomento à Industrialização, o nosso Fomentar que desde a sua criação tem estimulado a industrialização em nosso Estado, proporcionando recursos via financiamento ou empréstimo para implantação ou expansão de unidades industriais em Goiás, principalmente na agroindústria.

Como sugestão, gostaríamos que o Fomentar contemplasse de forma mais enfática o estímulo às micro, pequenas e médias empresas por meio de consórcio setoriais de sociedade mercantis que tenham a mesma finalidade produtiva como forma de acelerar o processo de industrialização de Goiás, visando à produção de manufaturados destinados à exportação ou ao consumo interno. Tal medida, transformada em realidade, virá, certamente, incorporar ao setor produtivo regular inúmeras organizações que, hoje marginalizadas, operando individualmente não conseguem atingir a escala de mercado que as tornam competitivas.

Muito obrigado.(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Jonas Pinheiro) - Após o pronunciamento do Deputado Adib Elias Júnior, vamos partir, agora, para o terceiro painel, que é sobre agropecuária e agroindústria. O expositor, a quem convidamos neste instante, é o nosso tão conhecido Dr. João Bosco Umbelino dos Santos, Presidente da Federação da Agricultura do Estado de Goiás.

O SR. JOÃO BOSCO UMBELINO DOS SANTOS - Sr. Senador Jonas Pinheiro, Presidente da Mesa, Srs. Senadores membros da Mesa, Srs. Secretários, Srs. Deputados, autoridades aqui presentes, Senhoras e Senhores, a área de influência do Corredor Centro-Leste - já foi mencionado aqui, mas não custa reforçar - vai de Rondônia, passa pelo Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais, oeste da Bahia e Espírito Santo. Eu diria que a característica marcante dessa região é que ela tem 80% de sua topografia levemente ondulada e plana, com uma vocação natural para as atividades agropecuárias, pela sua temperatura constante, luminosidade intensa, ausência de geadas e ventos fortes; topografia plana, levemente ondulada; boa disponibilidade de água. de recursos hídricos, tanto de superfície quanto subterrâneo; boa malha rodoviária, conforme já foi demonstrado aqui, à exceção dos Estados de Rondônia e Mato Grosso; bons cursos de água para implantação de hidrovias, bem como de uma razoável linha de energia.

Quais os principais produtos que passam por esse Corredor, eu diria, neste momento? Passa soja, farelo de soja, trigo e fertilizantes; existindo aí, ainda, uma razoável demanda reprimida desses produtos. Daí essa destinação à exportação. Hoje, o Centro-Oeste, pode-se dizer, está ilhado. Mesmo Goiás, especificamente, tendo os melhores índices de produtividade em milho e soja, temos as melhores produtividades no Brasil, mas, devido à localização e aos altos custos de transportes, tributação, juros, praticamente, estamos sem condições de competitividade com os mercados que detínhamos anteriormente, que são os mercados do Norte, Nordeste e Sul, de uma maneira supletiva. Esse transporte tem sido bastante precário e de alto custo. Mais de 60% da área do Centro-Oeste é agricultável. Goiás possui capacidade de duplicar a área plantada, ocupando terras que hoje se encontram em pastagens degradadas, sitiando máquinas ociosas. A sua capacidade armazenadora atual é de 12 milhões de toneladas, mas só produzimos em torno de 6 milhões, bastando que haja um incentivo e um escoamento razoável dessa produção para que possamos dobrar essa produção de grãos, que hoje está em torno de 6 milhões de toneladas. O custo dos diferentes tipos de transporte para nós, hoje, adotando-se uma referência de mil quilômetros e tomando-se o preço como tonelada por quilômetro seria: o transporte rodoviário estaria em torno de R$0,045; o ferroviário estaria em torno de R$0,020; o hidroviário em torno de R$0,09.

No Centro-Oeste, mais de 80% do transporte utilizado é ainda o rodoviário. Gostaria de apresentar um quadro comparativo de receitas em relação a preço FOB em dólar por tonelada da soja em 1990/91. Naquela safra fizemos a cotação da soja FOB Brasil nos portos - mercadoria posta nos portos - Brasil, Centro-Oeste, Estados Unidos, Argentina e Paraguai. Considerado o preço referência como US$220, quando se faz a decomposição de custos, considerando-se o frete ao porto, a despesa portuária, os impostos, a receita líquida auferida pelo produtor - um verdadeiro disparate - é a seguinte: o Brasil tem uma receita líquida de US$150 por tonelada - teve essa receita líquida em 90/91 -; o Centro-Oeste, US$142; os Estados Unidos, US$202; a Argentina, US$185; o Paraguai, que é bem pior do que nós, US$ 161. Veja que o Centro-Oeste, embora apresente a melhor produtividades do mundo com relação à soja, não consegue transferir esse benefício para o início da cadeia produtiva, ou seja, para o produtor.

Implantar o Corredor Centro-Leste é uma necessidade premente, porque o que está aí não satisfaz. Precisamos que ele seja eficiente, que opere a baixo custo, que tenha agilidade e disponibilidade de vagões dentro da sua realidade, porque hoje, repito, está deixando bastante a desejar. Também é preciso haver facilidade nos transbordos e embarques, bem como a implantação de um porto seco, que, conforme demonstrado aqui, iria sobremaneira facilitar os custos administrativos e reduzir também não só a parte operacional, como os

custos operacionais. É necessário haver caminhões equipados com **containers**, para facilitar todo o transporte e uma modalidade que tenha flexibilidade para atender a outras cargas e não só às de grãos e minérios, como nos referimos. Há necessidade também de caminhões próprios para uma carga frigorificada de frangos, suínos, bovinos, principalmente agora em virtude da implantação desses projetos de maior porte que visam, basicamente, ao mercado exterior com a transformação desses grãos em proteína, com a agregação de um maior valor agregado ao produto.

Na outra mão, traríamos insumos, máquinas, implementos, devendo os nossos portos serem adaptados também para a importação. O porto deverá ser operado por equipes operacionalizadoras prestadoras de serviços e não somente por empresas usuárias, o que fatalmente levaria a uma relação não desejável, principalmente para o setor produtivo primário.

O conselho administrativo desse porto deverá ter o envolvimento de todos os segmentos participantes. O ideal seria a criação de um consórcio entre os vários operacionalizadores desses portos, principalmente aos Estados que não são contemplados com superfícies litorâneas, de modo que os usuários desse porto pudessem também participar efetivamente da composição, operacionalização e exploração do porto.

Gostaria de apresentar-lhes alguns perfis econômicos, apesar de vários já terem sido citados aqui, mas trouxe alguns para ilustrar essa necessidade nossa e essa composição que seria a realidade hoje do Centro-Oeste. O crescimento da produção dos grãos e da agropecuária nos últimos dez anos, a produção de grãos de arroz, soja, milho e fibras de algodão cresceu 32%, hoje representando 17,6 milhões de toneladas, o que corresponde a 25% da produção nacional. A indústria de esmagamento de soja cresceu 160% nos últimos 6 anos, chegando hoje a uma capacidade instalada próximo a 7.300.000 toneladas/ano - 81% da produção regional de soja. E essa capacidade instalada representa em torno de 26% da capacidade instalada no País. A capacidade instalada de esmagamento de milho, somente em Goiás, está em torno de 500 mil toneladas, representando 12% do esmagamento nacional.

O rebanho bovino cresceu, em 6 anos, 15%, correspondendo atualmente a 33% do rebanho nacional. A avicultura cresceu 464% de 1989 a 1995, com participação a nível nacional da ordem de 5%. A suinocultura, com rebanho estável até 1995, corresponde hoje a 5% do rebanho nacional. Apresentou um grande salto no ano de 1996 com a implantação de vários projetos, alguns já implantados e outros em vias de implantação. Também no setor de abate de aves, vêm sendo ampliados vários projetos de pequeno e médio porte.

O Centro-Oeste, no sentido mais amplo, representa o cerrado brasileiro, que envolve também as regiões de parte de Minas Gerais, Bahia, Tocantins e Maranhão. Constitui grande reserva para a expansão do complexo agroindustrial, e a área de influência do Corredor Centro-Leste representaria 70% do cerrado. Daí a sua importância estratégica.

Esses são alguns dos dados que trouxemos à consideração dos senhores, da magnitude que é o Centro-Oeste e de quanto necessitamos da implantação plena desses corredores para vermos viabilizadas, não somente essas riquezas já mencionadas, como aquilo que previamos, que é praticamente termos condições de dobrar a produção desse Estado. O rebanho bovino do País hoje está com 153.151.000 cabeças, das quais 33,22% estão no Centro-Oeste. E, desse total, 12.39% se encontram em Goiás.

Da produção de carne, de um total de 4.961.000 toneladas, 31.69% estariam localizados no Centro-Oeste. E desses 11.18% estão localizados em Goiás. Do confinamento. No ano passado, em 1995, foram confinadas 1.275.000 cabeças. Dessas, 30.98% no Centro Oeste, e 11.37% no Estado de Goiás. Vejam os senhores que já é algo bastante expressivo do que temos para explorar.

Quanto aos frigoríficos aqui instalados, temos uma capacidade instalada de 29 frigoríficos, com capacidade de abate de 160 mil cabeças/dia, que hoje operam com ociosidade de 30%. E vejam os senhores que já estamos credenciados a exportar para o mercado europeu.

Da cana-de-açúcar. Com a capacidade instalada de 540 milhões de litros de álcool por ano, a produção estimada para 1996 é de 420 milhões de litros e uma produção de 320 mil toneladas de açúcar. Desse total, estima-se que 102 mil toneladas serão exportadas.

Esses são os dados que tínhamos de colocar à consideração dos senhores, solicitando o máximo de urgência possível, para que possamos ser realmente competitivos, porque o somos, sem medo de ninguém da porteira para dentro. Da porteira para dentro, desafiamos qualquer país, qualquer produtor, em qualquer lugar. Agora, infelizmente, quando saímos das nossas propriedades, da nossa porteira para fora, deixamos extremamente a desejar, principalmente com os custos dos nossos serviços, os nossos tributos e os nossos juros.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Muito bem. Agradeço as palavras do eminente Dr. João Bosco Umbelino dos Santos.

Passo a palavra ao Dr. Paulo César da Cunha Peixoto, Superintendente da Bolsa de Mercadorias de Goiás. O debatedor dispõe de cinco minutos.

O SR. PAULO CÉSAR DA CUNHA PEIXOTO - Na figura dos Senadores José Ignácio Ferreira e Mauro Miranda, cumprimentamos o Senado Federal pela instalação da Comissão Especial do Senado destinada ao estudo do Corredor de Transportes Centro-Leste. E neste momento, Sr. Presidente, agradecemos a oportunidade de aqui discutirmos esta questão. Também nossas palavras são, na temática do Dr. João Bosco, que nos precedeu, no sentido da competitividade.

Até o final da década de 80, o fechamento das fronteiras à importação e também as tarifas, as altas tarifas de uma política naquele momento, inibiam e disfarçavam diversas ineficiências no Brasil, principalmente no setor primário. Ineficiências que não estão tanto na área de produção mas da porteira para fora. Essas ineficiências tornaram-se bastante gritantes a partir da abertura das fronteiras. O Centro-Oeste perdeu mercados. Perdeu o mercado do Nordeste para o milho argentino e para o milho americano. Perdeu o mercado do Sul que era complementar para o produto argentino. Então, a competitividade é fundamental. Produzir nesta região brasileira, onde temos os maiores e os melhores índices de produtividade com recordes a cada ano, salvo intempéries climáticas e salvo as políticas desastrosas.

Da porteira para fora, a tragédia se resvala como demonstram os dados aqui trazidos. É impossível a um produtor produzir um produto primário em que, para o mercado consumidor, só o frete custa 85% do valor do produto, aproximadamente, como é o caso do Nordeste.

A globalização da economia, que trouxe a competitividade do produto externo, penalizou muito mais o produtor do Centro-Oeste. As grandes regiões consumidoras estão próximas ou mais próximas aos portos, às zonas fronteiriças. Isso faz com que o produto que chega a essa região consumidora tenha um preço estabelecido pela concorrência internacional. Para cá a defasagem é maior, quando se tira do preço pago pelo consumidor final da indústria da região consumidora todo o custo do frete que recai sobre o produto agrícola. E como eu já disse, às vezes chega a 85% quando o produto é destinado ao Nordeste, pela via rodoviária, que é o grande meio de transporte neste País de dimensões continentais.

Isso faz com que a nossa agricultura e com que o nosso agricultor sejam extremamente penalizados. E há alteração nesse quadro, que é fundamental para a consolidação da agricultura e da agroindústria em qualquer região, e principalmente nesta aqui debatida, que é a da influência do Corredor Centro-Leste.

Em minha área mais direta, que é a área de comercialização, não podíamos deixar de citar também a importância da modernização dos setores de comercialização do País. A área de bolsas, assim também como diversas áreas econômicas, foi negativamente influenciada sob um período de inflação alta e de desorganização econômica, impedindo um desenvolvimento mais premente desse setor fundamental numa economia globalizada. Não adianta termos produção, produtividade e preços, se não conseguirmos, de forma moderna e racional, atingir os mercados consumidores, estejam eles onde estiverem. Só para exemplificar: as grandes bolsas mundiais que regem o mercado mundial datam de 1800. A nossa grande bolsa no Brasil é da década de 80, de 1980, e os ativos primários comercializados na bolsa representam menos de 1% do volume operacional daquela casa.

Portanto, de forma geral, necessitamos percorrer, no Brasil, de forma globalizada no caminho da comercialização agrícola, 100 anos em curto espaço de tempo, sob pena de não conseguirmos reduzir o gargalo da comercialização e do custo Brasil, que não está só em impostos e transporte. Hoje, o concorrente básico do produtor goiano ou do mato-grossense não é mais o seu vizinho de porteira de fazenda, é o produtor americano, o argentino, se nos restringirmos basicamente ao milho e à soja, mas também para todos os outros produtos.

Portanto, Sr. Presidente, é fundamental esse desenvolvimento, é fundamental a consolidação desse corredor de exportação, para que o produto tenha seus preços finais reduzidos, para que o produto tenha a competitividade que aprendemos e sabemos fazer da porteira para dentro. Mas que aqui também

ele chegue ao mercado consumidor nacional, nos grandes centros, em preços competitivos.

Como suporte, é imprescindível que esta Comissão apresente sugestões ao Governo Federal na área de comercialização e de classificação de produtos agrícolas, um verdadeiro gargalo à comercialização. Em mercado globalizado, o que viaja, o que vai é a informação da existência da oferta, e aquela informação tem que estar respaldada num produto de qualidade. As bolsas de mercadorias no Brasil têm tido diversas iniciativas num curto espaço de tempo, buscando cobrir essa diferença. Agora mesmo, numa iniciativa de Goiás, da área de produção e da bolsa de mercadorias, realizamos o primeiro leilão eletrônico de produtos rurais, interligado com todas as bolsas do País. Abrimos mais um caminho, mas é preciso que ele se consolide.

Essas eram as nossas palavras, Sr. Presidente.(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Agradeço as palavras do Dr. Paulo César da Cunha Peixoto e passo a palavra ao Dr. Antônio Chavaglia(?), Presidente da Organização das Cooperativas de Goiás - OCG.

O SR. ANTÔNIO CHAVAGLIA - Senador José Ignácio, demais Senadores, senhoras e senhores, consideramos que o Corredor Centro-Leste, o maior do setor agrícola, é a maneira viável para que a agroindústria chegue ao porto com custos mais baratos. Isso também deve se transformar em resultado positivo para o setor primário, que é o produtor rural. Sentimos que existem algumas regiões do Estado onde está sendo possível usar o Corredor. É uma parcela muito pequena, mas está dando alguns resultados positivos. Porém, existem muitos entraves ainda, principalmente na rede e no custo desse transporte.

Se não acontecer um fator muito expressivo, a região de maior produção do Estado, que é a região sudoeste, não será beneficiada pelo Corredor. Não temos como fazer um transbordo em Uberlândia ou em Araguari, e os custos, da maneira que estão sendo colocados, se tornam completamente inviáveis, dando maior viabilidade a Paranaguá, por transporte rodoviário.

Essa é uma grande preocupação que temos no Estado, porque a região sudoeste tem 50% da produção do Estado, tanto na área de soja quanto de milho, e estamos sentindo que esse Corredor dificilmente beneficiará essa região. Há alguns anos, tínhamos esperanças. O Governo do Estado, com os órgãos representativos, lutaram na Ferrovia Leste-Oeste, mas, infelizmente, pelo que percebemos, ela não mais fará a ligação em Araguari e Uberlândia, que ficará marginalizada nesse Corredor, sem que tenhamos qualquer viabilidade. As indústrias implantadas no sudoeste do estado, dificilmente - de acordo com nossos estudos - serão viáveis ao usar esse Corredor.

É um alerta que faço neste momento porque realmente nossa intenção era a de que pudéssemos usar o Corredor, transformando-o em resultado para o produtor. No entanto, dificilmente teremos as condições necessárias. Tudo o que temos feito para o Centro-Oeste, nos últimos dez anos, inclusive dobrando a produtividade, só nos trouxe custos, seja de insumos, financeiro ou de transporte. O produtor, diretamente, não tem tido nenhum ganho ao dobrar sua produtividade.

Deixo essa preocupação a todos os presentes, quanto ao que hoje existe no sudoeste do Estado, porquanto o uso desse Corredor não lhe será benéfico, apesar de ser uma produção muito expressiva no Estado de Goiás.

Era o que tinha a dizer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - O Senhor Vice-Governador, Dr. Naphtali Alves de Souza precisou retirar-se, porque assumirá as funções de Governador do Estado, já que este fará uma viagem. Agradecemos muito a presença de S. Exª e reiteramos nossas manifestações de bom êxito à viagem de seu titular.

Passo a palavra ao último debatedor inscrito, Dr. Antenor de Amorim Nogueira, Presidente da Sociedade Goiana de Pecuária e de Agricultura.

O SR. ANTENOR DE AMORIM NOGUEIRA - Exmº Sr. Senador José Ignácio, demais componentes da Mesa, minhas senhoras e meus senhores:

Falar do Corredor Centro-Leste será bater em ferro frio. Todos já expuseram a sua importância, como também abordaram as regiões que não serão beneficiadas por ele. Antes de mais nada, para a região Centro-Oeste esse Corredor será um catalisador de desenvolvimento, de uma importância crucial para escoamento da produção e diminuição dos custos de aquisição de insumos. Creio que envolverá toda essa gama de benefícios, principalmente para Goiás que é um estado produtor primário. Como um dos representantes da classe rural e muito ligado à pecuária, ressalto - pelas palavras do Rui Brasil, que me antecedeu - que Goiás possui, sem dúvida alguma, uma das mais desenvolvidas pecuárias do País. Temos o que há de melhor em genética, em desenvolvimento de rebanho, produtividade, qualidade de produção de carne. E estamos entrando numa nova era - uma reivindicação da classe pecuarista -, que é justamente a classificação de carcaça, que é a desossa para distribuição. Isso vai fazer com que o Estado de Goiás firme-se definitivamente no cenário nacional como um grande produtor pecuarista de qualidade.

Para efeito de informação, das 160 mil cabeças de gado que Goiás abate mensalmente, somente 11% é consumido no Estado. Todo o resto é exportado. Além disso, quase que o dobro disso é exportado, em pé, para outros Estados brasileiros, principalmente da região Sudeste. Isso faz com que o setor também clame pelo Corredor Centro-Leste, que trará benefícios em relação ao transporte e à competitividade dos nossos produtos em escala nacional.

Atualmente, existe uma defasagem de cerca de 10% no preço da carne do Estado de Goiás em relação à de outros Estados brasileiros, principalmente os da região Sudeste. Com transportes adequados e tributação adequada também, que ninguém falou aqui - penso que, devido à normalização da economia, temos que ter um estudo da tributação não só em nível nacional, mas também com o Mercosul e outros países -, teremos possibilidade de competição.

Não vou-me alongar mais, porque os que me antecederam colocaram o que era necessário em termos de custos e de melhorias.

Gostaria de dizer à Deputada e amiga Nair Lobo que foi importantíssima a sua fala. Em termos de desenvolvimento, o BNDES precisa mesmo voltar-se para a agricultura e para a pecuária brasileira, que vão dar um retorno maior e mais rápido ao País do que outros setores da indústria ou do comércio. Não que tenha que aplicar exclusivamente nisso. Longe disso. Penso que o setor merece.

Eu queria, Senador José Ignácio, dizer que concordo com V. Exª quando diz que está levantando os gastos nos outros Estados. Isso é bom para efeito de informação, mas no Brasil, agora, temos que aprender a gastar naquilo que vai dar retorno; o que passou, passou. Temos, daqui para a frente, que fortalecer este País e gastar corretamente.

Muito obrigado.(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Agradeço as palavras do Dr. Antenor Amorim Nogueira e passo a palavra ao último debatedor inscrito, Deputado Estadual Paulo Rodrigues.

O SR. PAULO RODRIGUES - Em primeiro lugar, cumprimento o Senador Mauro Miranda e toda a Mesa. Como último debatedor, sei que já foi praticamente exaurida a matéria, mas, como político, vou falar um pouco daquilo que concerne ao Estado de Goiás dentro desse conceito.

Goiás destaca-se no cenário nacional, Sr. Presidente, como um Estado eminentemente agropecuário. Dez por cento da produção nacional de grãos são oriundos do Estado de Goiás. E vamos ultrapassar logo esse número. A pecuária do Estado de Goiás é a terceira mais importante do País. Consideramos que o Estado de Goiás, como fronteira agrícola, tem um índice de produção cada vez mais expressivo e desponta como uma alternativa real e viável para a retomada do crescimento econômico, caracterizando-se pela abundância de recursos minerais, bem como pela existência de centros industriais emergentes.

Perpetuou-se, nos últimos dez anos, uma expansão no setor agrícola goiano, na área plantada, mas principalmente dentro da produtividade. É significativo ressaltar a importância da região - sul goiano - na economia estadual, uma vez que seus principais produtos agrícolas representam cerca de 60% do total produzido em nosso Estado e que podem e deverão ser exportados pela hidrovia Tiete-Paraná-Paranaíba e tem como partido na sua parte norte, na cidade de São Simão.

Então, entendemos que a hidrovia de São Simão representa para o extremo sudoeste goiano uma opção real dentro dessa modalidade. A atividade pecuária é altamente relevante em nosso Estado; representa 44% do nosso PIB. O cenário econômico da região delineia-se por um alto grau de integração ao capital e como um predomínio da atividade agropecuária.

As atividades agrícolas caracterizam-se pela pouca diversificação com extensas áreas dedicadas à agricultura, voltada para o abastecimento de mercados localizados fora da área de Goiás, mais especificamente de São Paulo onde são processados a maior parte dos produtos primários produzidos pela nossa região.

Mesmo detendo as potencialidades já referidas, existem fatores restritivos ao melhor desempenho da nossa economia estadual, dentre eles o sistema de transportes constitui um dos maiores entraves, uma vez que se encontra basicamente assentado no modal rodoviário, flagrantemente mais

oneroso que os demais. Isso tem acarretado um custo maior aos produtos destinados aos mercados consumidores dõ centro-sul e da própria exportação, limitando a competitividade dos nossos produtores com os produtores oriundos de São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul.

Os Estados centrais como Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais necessitam urgentemente viabilizar alternativas de transportes capaz de gerar maior rapidez na chegada de seus produtos ao destino final. Conseqüentemente, com custos menores. Com vistas a adotar os projetos agrícolas de suporte que lhe assegurasse uma condição adequada de escoamento, fortalecendo a visão multimodal, racionalizando os aspectos de grandes distâncias, maior rapidez, menor custo, o Governo implantou a política de corredores de transportes, que, por intermédio de consórcios operacionais, constituem um sistema integrado por uma malha de transporte rodoferroviário e por um complexo portuário localizado na costa do Espírito Santo, que opera com seis modernos e eficientes portos.

Esse sistema funciona por meio de uma acordo entre os Estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins e Distrito Federal para permitir o escoamento da produção nas regiões de influência do Corredor e para ser um meio efetivo da internalização dos produtos oriundos de outras regiões. Além da conexão integrada de transporte, uma rede de armazenagem convencional de granéis agrícolas dão suporte ao escoamento da produção durante as safras e também perante o abastecimento interno.

A significativa redução das despesas em transporte das mercadorias foi uma conseqüência imediata da eliminação dos intermediários nas operações internacionais, tomando como exemplo uma tonelada de soja, partindo de Brasília até o porto de Vitória, que custava algo em torno de U$60,00 a tonelada, hoje ao custo real inferior de U$30,00.

O Corredor Centro-Leste, na realidade, amplia o leque de opções para exportação de produtos provenientes da agricultura e da pecuária e do setor mineral goiano, cuja participação na pauta de exportação brasileira é ainda incipiente, é insignificante. A viabilização dessa ligação ferroviária servirá como um canal natural do internamento de produtos manufaturados e insumos ao Centro-Oeste com preços extremamente mais acessíveis. A importância do Corredor de Transporte Centro-Leste deve ser apreendida no contexto do desenvolvimento econômico do Estado de Goiás na medida em que representa um instrumento de consolidação e de transformação de uma região, que detém amplas condições de se tornar o novo centro dinâmico do cenário nacional. A concretização de um sistema intermodal de transporte, rodovias, ferrovias e hidrovias têm sido apontadas como imprescindível para os estudos do Centro-Oeste como uma forma de baratear os custos e garantir maior agilidade ao processo de escoamento de mercadorias.

Então, gostaríamos de aproveitar a oportunidade, nobre Senador que preside esta Comissão, para esclarecer a importância da Ferrovia Leste-Oeste, atualmente com a sua rota desviada na altura de Santa Fé do Sul, chegando a São Paulo. Seria importante que ela pudesse continuar seu trajeto inicial, vindo para o sudoeste de Goiás e para a Região Sul, chegando ao Triângulo Mineiro. O Estado de Goiás se fez pronto quando foi necessária a participação naquele projeto e hoje nos sentimos traídos com o desvio dessa ferrovia da região produtiva e produtora mais importante do nosso Estado.

Conclamo a V. Exª, a esta Comissão e agradeço a oportunidade de Goiás receber, em primeira mão, este trabalho. E que V. Exª possa levar realmente a impressão de que o Estado de Goiás está pronto, preparado, maduro, para absorver a modernidade a fim de que possamos fazer do nosso Goiás aquele Estado que estamos procurando fazer ao longo de nossas vidas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Não há mais debatedores inscritos. Passarei a palavra ao eminente Relator da Comissão, o Senador Mauro Miranda.

O SR. RELATOR (Mauro Miranda) - Meu querido Presidente da Comissão Mista do Senado, meu Colega Senador José Ignácio; Senador Jonas Pinheiro; Presidente da Assembléia Legislativa do Estado, Luiz Bittencourt; prezada e querida Senadora Regina Assumpção; Secretário Ovídio de Angelis; prezados Deputados Estaduais, primeiramente, quero agradecer à Assembléia por ter cedido este espaço tão importante e, mais, a presença praticamente unânime de todos os Deputados Estaduais de todas as correntes políticas. De fato, o que estamos tratando é um tema que está muito acima do momento e muito acima das correntes políticas que podem apaixonar-nos aqui dentro do Estado.

Gostaria de falar sobre alguns pontos vitais. Quero fazer um agradecimento a três pessoas que motivaram muito este trabalho. Primeiramente, o Senador Onofre Quinan, quando preocupa-se com o porto seco de Anápolis. Temos tido conversa muito intensa sobre esse assunto.

Segundo, o Deputado Estadual Adib Elias, que, um dia, na cidade de Catalão, falou: "Senador, tome conta dessas ferrovias nossas, porque não tem jeito mais para nós; estamos levando 19 dias para levar rocha fosfática até o porto de Santos. É mais fácil hoje comprar a rocha fosfática do Marrocos ou da Flórida do que buscar em Catalão, que fica a 700 quilômetros do porto de Santos". Aquilo me deixou marca muito forte e motivou-me ainda mais em uma área na qual sou muito apaixonado: o setor de transportes. Uma vez também fiquei bem chateado, quando a Federação da Agricultura me fez enxergar que eu não era um Senador ligado à agricultura de meu Estado pois 70% de nossa economia depende da agricultura e da pecuária. Falei para eles que estavam enganados, pois todas as minhas ações possíveis são no sentido de melhorar o transporte dos nossos produtos até os portos para serem exportados. Não existe agricultura forte e desenvolvida hoje no Estado e não existe economia crescente, se não tivermos um setor de transportes eficientíssimo. Todos os oradores falaram sobre o custo do transporte até o porto ou até o setor final de consumo.

Em Goiás, na minha visão, temos vários pontos a enfrentar. O primeiro é o corredor de destino ao Sul - aquele que me referi sobre a rocha fosfática de Catalão -, que liga Goiânia ao porto de Santos. O segundo ponto seria do porto de São Simão ao porto de Santos, passando pela hidrovia Paranaíba-Paraná-Tietê, uma das mais importantes, drenando grande parte da produção de soja e de milho dos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, com destino à exportação pelo porto de Santos.

Em terceiro lugar, colocaria a hidrovia Araguaia até o porto de Itaqui, no Maranhão, que é uma hidrovia importantíssima, mas que tem o seu período definido na época das águas.

A Ferrovia Norte-Sul - nosso Governador segue para o BID para definir sua prioridade, para lutar conjuntamente com mais quatro Estados a fim de viabilizá-la - é outro eixo importantíssimo nesse Corredor. A região do Sudoeste exigiria imediatamente que se falasse também na Leste-Oeste. É uma rodovia que foi prometida, mas que foi privatizada para um grupo que não tem hoje recursos suficientes para tocar o nosso projeto dentro do Estado de Goiás. Ele está fazendo o projeto dentro do Estado de Mato Grosso do Sul com quatrocentos quilômetros praticamente implantados, tangenciando Goiás nos Municípios de Mineiros e Aporé. As obras já se encontram bem adiantadas, e creio que até o ano de 1998 já poderemos exportar, por essa Ferrovia Leste-Oeste, de grande parte da região de Mineiros, para atravessar Jales e, depois, o porto de Santos.

Outro grave corredor pelo qual já estamos lutando, que já tem uma licitação, é a adequação da nossa principal rede rodoviária até São Paulo, que é a BR-153. Estamos lutando de qualquer forma para a duplicação desse eixo, que considero um estrangulador da nossa economia.

Voltemos ao principal tema desta noite, que é o Corredor Centro-Leste. Considero-o o mais importante de todos, principalmente pelas condições que têm o complexo de Vitória e o porto de Tubarão, que é o porto de águas mais profundas, onde há navios de grandes calados para esse conjunto todo.

Ouvi atentamente e serei o mais correto possível no meu relatório final, dando nossa contribuição de representante de Goiás e, por extensão, de todo o Centro-Oeste.

Esse Corredor é vital para nós. Não aceitamos a maneira como ele está sendo gerido hoje. Queremos a privatização, e no dia 14 de junho ela vai chegar. Mas queremos também que essa privatização tenha nossa participação, para se definir como pequenos e médios empresários de Goiás vão poder exportar, a fim de que não seja outro oligopólio a fazer pressão sobre os produtores de Goiás, estancando as nossas iniciativas. Estamos atentos para o Corredor, para que possa ganhar um grupo, mas que esse grupo não seja um oligopólio fechado, a cercear os nossos interesses econômicos e de exportação.

Sendo assim, agradeço mais uma vez profundamente todas as presenças, e especialmente aos Deputados Estaduais que estiveram tão presentes, praticamente a unanimidade deles aqui hoje. Agradeço aos meus companheiros Senadores, que aceitaram esse convite para estarem aqui juntos, e vamos lutar para aprimorar esse Corredor. Essa é uma reivindicação vital, de vida mesmo, para o Estado de Goiás, mas também o é para o próprio País, porque aqui é o lugar em que podemos ampliar o nosso desenvolvimento e a nossa fronteira agrícola.

Quero agradecer a presença da Vale do Rio Doce, da Rede Ferroviária Federal e da Embrapa, na pessoa dos seus diretores que se encontram aqui presentes hoje. Levem também a certeza de que estamos com fé, e essa privatização significará muito mais um crescimento da própria Vale.

do Rio Doce e de todo esse sistema, modernizando este País, tornando eficiente esse transporte e melhorando a qualidade de vida de cada um de nós, sobretudo descentralizando o crescimento brasileiro. Chega de grandes metrópoles, de São Paulo e de Rio de Janeiro. Vamos buscar um crescimento mais harmônico, mais correto, mais descentralizado e mais civilizado, com esse corredor de exportação, que é, repito mais uma vez, vital para o Estado de Goiás e para o Centro-Oeste.

Muito obrigado.(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Concedo a palavra ao eminente Vice-Presidente da Comissão, Senador Jonas Pinheiro.

O SR. JONAS PINHEIRO - Sr. Presidente da Assembléia Legislativa de Goiás, Sr. Secretário de Planejamento do Estado de Goiás, Ovídio de Angelis, Srs. Senadores da República, Srs. Deputados Federais, Srs. Deputados Estaduais, Presidentes de entidades, meus amigos, não temos muito o que falar, porque estamos aqui muito mais para ouvir e ainda vamos ouvir todos os Estados que têm alguma influência do chamado Corredor Centro-Leste.

Estamos à procura de quê? De dois em dois anos vou a Chicago exatamente para fazer uma análise de como se comporta a bolsa dessa cidade, como estão suas atividades, o plantio de soja, de milho, criação de suínos, de aves. Em Chicago, freqüentemente, produtores ou associações de produtores me indagam se o Brasil vai viabilizar o Centro-Oeste. A maior preocupação desses produtores é exatamente a viabilização do Centro-Oeste brasileiro. Por quê? Porque nos Estados Unidos, em qualquer região em que se produza alguma coisa, a diferença entre a receita da atividade em relação ao frete é de apenas 4%, simplesmente 4%, exatamente por causa da ligação intermodal do seu sistema de transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário e até aeroviário.

Se hoje Parecis, ao norte de Mato Grosso, está expandido sua produção com 25% do preço do produto sendo levado em frete, imaginem o que será do Centro-Oeste? Se conseguirmos diminuir esse custo, por meio desse trabalho - muito bem conduzido pelo nosso Presidente, Senador José Ignácio -, evidentemente o Brasil será muito mais competitivo do que está sendo hoje. Contudo, outros fatores estão a nos preocupar e a todo o sistema de produção brasileira: é o custo-Brasil, incluindo aí a tributação e, sobretudo, a questão do transporte. Queremos realizar esse trabalho, através desta Comissão, no sentido de diminuir o custo do frete em relação ao preço de nosso produto. Vamos sonhar em diminuir e, tenho absoluta certeza, vamos diminuí-lo.

Há poucos dias, estivemos acompanhando o ex-Ministro José Serra, o Presidente do BNDES, o Presidente da Sudam, em Itacoatiara, a 200 quilômetros rio abaixo de Manaus, Estado do Amazonas. No dia 27 de setembro deste ano, dia da inauguração do porto de Itacoatiara, sairão duas chatas com 4 mil toneladas de produtos de Porto Velho. Quando esse tipo de transporte estiver em sua plenitude, o chamado Corredor Noroeste, serão conduzidas, através de empurrador, 12 chatas, numa média de 2 mil toneladas cada uma.

Hoje, o frete do produto que sai do Mato Grosso indo a Roterdam, passando por Paranaguá, está custando US$110. Pois bem, a partir de 27 de setembro, o custo do produto transportado via Rio Madeira e Amazonas custará US$71. O produtor de soja, no caso, vai ganhar US$2 por saco do produto. Vejam como estamos chegando ao que desejamos: diminuir o custo do frete no Brasil.

Portanto, acredito na viabilização do Centro-Oeste brasileiro, e o trabalho desta Comissão vai ser, sem dúvida nenhuma, o rumo que o Congresso Nacional e o Governo Federal irão tomar em termos de transporte na região, até para qualquer ponto, qualquer porto e para os centros consumidores do Brasil.

Portanto, Senador José Ignácio, iniciamos e, se Deus quiser, com um tempo não muito longo, estaremos com esta Comissão dando uma contribuição ao Brasil para o seu desenvolvimento econômico e social.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Vou ser brevíssimo. Fiz um pronunciamento escrito, mas penso que essa manifestação deveria ser aberta aos presentes, pelo menos no encerramento.

Sou de um Estado pequeno, que é o Espírito Santo, um pequeno retângulo de 45 mil quilômetros quadrados à beira da costa brasileira. É um traço de união entre os sofridos Norte e Nordeste e o restante do País. É o menor Estado da região mais rica do Brasil, que é a região Sudeste.

O Espírito Santo - poucas pessoas sabem disso - há 25 anos, década por década, cresce mais do que o Brasil. De 70 a 80, considerando a década, ele cresceu mais do que o Brasil; e assim também aconteceu de 80 a 90 e de 90 a 94. Nos últimos anos, considerando o seu produto interno bruto, cresceu mais que São Paulo, Rio e Minas.

No ano passado, 1995, o Brasil cresceu 4,2%; nenhum Estado da região Sudeste cresceu mais do que 5% ou, se cresceu, foi pouco mais do que 5%; São Paulo não cresceu 2%. Pois bem, o Espírito Santo cresceu 7,99%, praticamente 8%. Trata-se de um Estado que, dentro de um raio de mil quilômetros a partir dele, tem 80% do PIB brasileiro.

A costa do Espírito Santo é, ao contrário do restante da costa brasileira, a que tem a maior lâmina de água, considerando que, no Brasil, a lâmina de água fica em torno de seis, sete, oito. Em Sepetiba, ela chega a 14,8. Em Itaqui, a profundidade é a mesma do Espírito Santo. No entanto, lá em Itaqui, no Maranhão, o porto não como o do Espírito Santo, de águas mansas e bacia de movimentação ampla, com 23,5 metros de profundidade. Isso é quase uma dádiva da natureza. Deus nos deu aquilo e disse: "um dia isso vai se chamar porto".

Santos tem uma lâmina de água de oito metros, talvez nove, com a serra do Mar a toda hora o assoreando, havendo a necessidade de existir uma companhia de dragagem para poder desassoreá-lo. Santos não recebe navios de 100 mil toneladas facilmente. Ou seja, o complexo portuário de Santos, de grande expressão, recebe navios que passam de 60 mil toneladas, que passam no Estreito do Panamá, mas não mais do que 100 mil toneladas. O Espírito Santo recebe navios de 100, 150, 200, 250, 300, 350 e até de 400 mil toneladas. Nenhum porto com as características do nosso recebe navios desse porte, com as águas de uma bacia de movimentação de verdadeiro porto.

Por exemplo: na costa chinesa é preciso procurar águas profundas para descarregar navios - em todo o continente chinês a profundidade é de 6 ou 7 metros. Tanto isso é verdade que o Japão precisa preparar o seu porto para receber o que sai de Tubarão no Espírito Santo. A carga é recebida em águas profundas, transferida para navios menores e, então, distribuída pela costa asiática pelos diversos países.

A Coréia do Sul fez um porto grande, que tem condições de dar uma contrapartida para o porto de Tubarão. Mas o Espírito Santo é o bico desse funil, quer dizer, é o bico de um funil que tem uma espinha dorsal subindo por Minas Gerais, onde se encontra a ferrovia mais moderna do planeta, com 50 milhões de toneladas/ano de capacidade de transporte. Ao descê-la, transportam-se 70; ao subi-la, 10. Quem sobe no viaduto e vê o trem de Vitória-Minas voltando, vê aquele trem batendo lata, porque não tem carga de subida, que pode ser comparado a um trem-fantasma.

Quando fomos Presidente da Telebrás, pensamos em superar essa realidade, por meio da fibra ótica, a qual determinamos que fosse instalada ao longo da ferrovia, substituindo aquele cabo co-axial, para que pudéssemos dar não só o transporte, mas também a comunicação, quer dizer, a fibra ótica, somada ao transporte existente, iria produzir o eixo de adensamento econômico ao longo da ferrovia.

Citei tudo isso, que até agora não veio, mas, seguramente, já estão implantadas as condições para termos os eixos de adensamento econômico. Pretendemos que todos aqueles afluentes e aquela energia, todos aqueles insumos que chegam à beirada da estrada, inclusive a telecomunicação - hoje com fibra ótica, o que há de mais moderno -, realmente façam com que aquela região das cercanias da estrada dê um salto.

Agora trago o problema para cá. Falamos em termos de Rede Ferroviária Federal, quer dizer, o grande problema de que muito se fala é a questão do modal ferroviário. O modal rodoviário não é o que queremos; o hidroviário, sim. O modal ferroviário, antes mesmo do hidroviário, é desejável.

No entanto, o que está ocorrendo no Brasil? Estamos fazendo uma revolução, e poucas pessoas de fora ou só as lúcidas - e, neste auditório, vejo que todas o são - percebem isso. A massa da população não se dá conta de que realmente está acontecendo uma revolução que visa a arrancar aquela legislação passada, antiga, superada e a levar o País a se recapar novamente de uma nova legislação que o permita viver a realidade de uma economia mundializada, sem lideranças. Ninguém lidera esse processo, não há um país ou uma pessoa que se diga condutor dele.

O que está acontecendo é que, inapelavelmente, temos de ir atrás do processo de mundialização da economia, de monopolização do conhecimento por meio da legislação de patentes, de construção de algo inimaginável há alguns anos e que destruiu uma série de valores passados: a desintegração da União Soviética, a realidade da concentração dos Estados da Europa Oriental, o surgimento do NAFTA e do Mercosul. Além dessas realidades, curiosamente há outro fator, que é a marca da sociedade pós-industrial e da sociedade da informação que estamos vivendo. É nisso que se busca a escala.

Vejo algo curioso: no meu Estado, pessoas que têm fábricas de jeans têm sido procuradas por empresas de Milão não mais para fazerem 10.000 calças iguais, mas 10.000 calças diferentes. Por quê? Porque o consumo se

"desmassificou". Exige-se da produção que se "desmassifique", e, curiosamente, a tecnologia vai permitindo que se possa prescindir da escala para reduzir custos. Antes, tinha de haver escala para se reduzirem custos; hoje, a tecnologia permite a redução de custo, sem necessidade da escala. Tudo isso que está ocorrendo nos demonstra que estamos no meio de uma revolução. Já se disse aqui que Goiás está vencendo os seus gargalos com a produtividade, está mostrando que a produtividade está existindo da porteira para dentro; o problema existe da porteira para fora.

Então, temos, realmente, de viver essa realidade de um Estado sem dinheiro. O Estado Federado, a União Federal, os próprios Municípios estão sem dinheiro, quebrados. Agora, os homens de Estado procuram os empresários, que têm o dinheiro e podem investir. Temos de criar as condições para que esse novo tempo surja.

Outro dia, vi algo que me pareceu ridículo: os patrões e os empregados em São Paulo querendo fazer uma greve para reclamar do Governo, como se o Governo fosse alguém diferente a quem se pudesse reclamar, como se o Governo não fosse o reflexo dos patrões e empregados. Essa é a realidade que temos que compreender. Estamos criando tudo novo, estamos criando um novo Estado; as corporações, tanto estatais quanto privadas, estão diminuindo de tamanho. Estão acabando com uma série de níveis verticalizados, estão retirando uma porção de etapas na cadeia de comando. O desemprego é uma realidade até o ano 2010. E dificilmente conseguiremos dizer isso ao público sem chocar. No entanto, é a realidade, estamos descendo a ladeira.

O desemprego é inapelável, como inapelável é também o fim das estatais, porque não é mais possível viver com esse tipo de estatais num tempo em que a lebre luta contra o elefante. Não podemos ter estatais que enfrentam um Tribunal de Contas, que têm problemas de natureza orçamentária, de limites orçamentários. Quando fui Presidente da Telebrás, presenteava com uma flor e uma caixa de bombons as telefonistas da Embratel que, às vezes, falam seis línguas e que no fim do ano se devotam como verdadeiras sacerdotisas; são pessoas notáveis. Por essa razão, repito, eu as presenteava com uma caixa de bombons e uma flor, mas o Tribunal de Contas dizia que não se podia fazer isso, porque há uma outra visão para tudo.

A estatal que surge faz o Tribunal de Contas vibrar, porque se trata de mais alguém a ser fiscalizado. Esse tempo tem que acabar. Não podemos conviver, no século XXI, com estatais, a não ser se formos substituir monopólio por monopólio.

Há poucos dias, quando se falava, neste encontro, sobre um evento em Brasília a respeito da reengenharia do Estado, técnicos ingleses que depuseram sobre a realidade das privatizações naquele país diziam do seu arrependimento e dos erros que cometeram privatizando estatais monopolísticas e criando condições para que eles próprios fizessem atos de contrição. Isso é um fato. Há erros sim, mas vamos ter que encontrar algo que dê flexibilidade maior para o exercício da ação administrativa. E não falo só do contrato de gestão, por mais amplo que seja. Não sei o que será, mas deve surgir algo que permita que o gestor, que o gerente, que o comandante possa agir, eliminando de si a autocensura que dificulta a ação administrativa mesmo na existência do contrato de gestão.

Temos todo um caminho a percorrer. Está tudo por fazer. Trata-se de investimentos enormes. Temos, portanto, que encontrar fórmulas de trazê-los. A poupança nacional é fraquíssima, o Governo está quebrado, não vai investir mais. Teremos que saber, com visão criativa, com formulações e práticas criativas, como vamos sair desse problema. No entanto, penso que a própria privatização da Rede Ferroviária Federal já deve conduzir a algum caminho que se traduza em eficiência e eficácia para melhorar um pouco esse problema.

Essa é a realidade. Quero dizer aos senhores que esta Comissão está consciente de que voltou a existir porque o mundo mudou muito. Há 11 anos constituímos uma Comissão; depois disso, tivemos todos aqueles fatos no plano universal e no plano nacional. Por exemplo, houve o surgimento das estações aduaneiras, dos portos secos. Além disso, a legislação portuária foi totalmente reformulada. O comportamento das próprias corporações mudou, elas passaram a compreender que o tempo era outro, que as suas posturas meio irritadiças mudaram completamente. Enfim, todas essas coisas que estão ocorrendo determinam uma ação nossa.

Há muitas facetas a serem visualizadas. Precisamos sempre do apoio dos senhores. Quando esta Comissão terminar o seu trabalho, vai ter um diagnóstico muito amplo da nossa realidade do cerrado, do Corredor Centro-Leste e, em especial, de Goiás dentro dessa região, como também da questão das ferrovias que descem até o litoral, dos gargalos portuários que temos e da navegação transoceânica, que é extremamente importante, complementando tudo isso.

Passarei a palavra ao Presidente da Assembléia para que S. Exª encerre os trabalhos.

Pedi a palavra porque, lendo o meu discurso escrito, ainda não havia falado o que realmente desejava, e precisava soltar mais o coração.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Luiz Bittencourt) - Reassumindo a Presidência dos trabalhos, consulto os Srs. Parlamentares se ainda há alguma colocação a ser feita.(Pausa.)

Como nenhum dos Srs. Parlamentares deseja fazer uso da palavra, agradeço a presença do Senador da República José Ignácio Ferreira, do Espírito Santo, Presidente da Comissão Especial do Senado Federal destinada ao estudo do Corredor de Transporte Centro-Leste; agradeço a presença dos Senadores da República, Onofre Quinan, Jonas Pinheiro, Regina Assumpção e Mauro Miranda; do Secretário do Ministério dos Transportes, Jairo Rodrigues da Silva; do Secretário do Planejamento e Desenvolvimento Regional de Goiás, Dr. Ovídio Antônio de Angelis; da Deputada Federal Nair Xavier Lobo; do Dr. Rui Brasil Cavalcanti Júnior, Presidente da Telegoiás; Dr. João Bosco Umbelino dos Santos, Presidente da Federação de Agricultura do Estado de Goiás; do Dr. Antônio Chavaglia, Presidente da Organização das Cooperativas - OCG; do Dr. Paulo César da Cunha Peixoto, Superintendente da Bolsa de Mercadorias de Goiás; do Dr. Juan Diego, Diretor Operacional do Corredor de Transporte Centro-Leste.

Agradeço às autoridades presentes, aos senhores convidados. Agradeço também as palavras dos Senador José Ignácio Ferreira, o seu otimismo no desenvolvimento do Centro-Oeste e a sua manifestação de entusiasmo pelo trabalho desenvolvido por esta Comissão, na certeza de que o Brasil exigirá o seu esforço, a sua dedicação e o se patriotismo para que possamos consolidar, neste momento importante da nossa história - acima de tudo no Centro-Oeste do Brasil -, os instrumentos que possam fortalecer o crescimento da nossa economia e propiciar melhores dias e melhores condições de vida a todos os brasileiros, especialmente àqueles que vieram para o interior do País, enfrentando todas as dificuldades, mas que, num gesto de pioneirismo e de amor a esta Pátria, vieram plantar as suas esperanças, os seus sonhos, constituir as suas famílias e construir o desenvolvimento desses Estados que compõem não só o Centro-Oeste do Brasil, mas as regiões mais mediterrâneas do País, que lutam, enfrentando todas as dificuldades que, sabemos, são de origem política, administrativa, de origem no processo de colonização e nos vícios coloniais que representam hoje, neste momento, a única fronteira provável para que o Brasil possa, a curto prazo, alavancar-se nesse grande processo de desenvolvimento, permitindo que a população de todos os Estados possa ter mais alimentos, mais riquezas, mais perspectivas de desenvolvimento industrial e, conseqüentemente, melhores condições de vida.

Agradeço, portanto, a presença das autoridades dos segmentos organizados do Centro-Oeste - a quem já havia me manifestado -, e principalmente àqueles que têm a responsabilidade de dirigir, nos Ministérios e no Palácio do Planalto, os destinos deste País.

Agradecendo a presença de todos e pedindo a bênção de Deus aos presentes, encerro a presente reunião e convoco outra para hoje, às 20 horas, para a entrega de título de Cidadão Goiano ao Sr. Deputado José Silveira e Cel. Joneval de Carvalho, de autoria do Deputado (?) Cândido.

Está encerrada a presente reunião.

(Levanta-se a reunião às 17h 30min)

ADENDO AO ANEXO III

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

XXXXXXXX

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Gostaria de convidar todos para tomarem assento, a fim de darmos início a esta reunião do **Projeto Novas Fronteiras para o Cooperativismo, promovido pelo Ministério da Agricultura do Estado do Espírito Santo**, cujo tema é "Parceria para a Defesa do Meio Ambiente Rural do Espírito Santo".

Gostaria de convidar, para a abertura deste seminário, o representante do Governo do Estado do Espírito Santo, o Vice-Governador; Secretário de Agricultura, Dr. Renato Casagrande; o Senador José Ignácio Ferreira; a Delegada de Agricultura do Estado do Espírito Santo, Drª Etevalda Grace de Menezes; a representante do Ministério Público, Curadora do Meio Ambiente, Drª Andréia Pontual; o Comandante da Polícia Ambiental, Major Edson Ribeiro do Carmo; o Superintendente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente, Ibama, do Estado do Espírito Santo, Dr. Adilson; o Presidente da Federação da Agricultura, Dr. Nider Barbosa de Menezes; e a Coordenadora-Geral do Evento, Vereadora Luzia Toledo.

Concedo a palavra à Drª Luzia Toledo.

A SRª LUZIA TOLEDO - Primeiramente, gostaria de cumprimentar todos, a Mesa, na pessoa do Senador José Ignácio Ferreira; o nosso Vice-Governador, Renato Casagrande; a nossa Delegada e amiga, Etevalda Menezes; a nossa companheira de luta, que vem nos acompanhando no Estado todo, que é a Drª Andréia Pontual; Dr. Nider Barbosa, que também, da mesma forma, tem nos acompanhado nos Encontros no Estado e tem dado a sua contribuição não só aqui em Vitória, mas também em todos os Municípios em que fizemos as nossas reuniões; o Presidente do Ibama, Dr. Adilson e o nosso companheiro aqui, Major Edson Ribeiro.

Gostaria de falar rapidamente, porque esta reunião será de trabalho. Gostaria de dizer ao Almir, que é o nosso companheiro e que, na verdade, está sendo o nosso Coordenador, que queremos apenas fazer hoje uma prestação de contas de um trabalho que se iniciou em Alegre, o primeiro Município onde fizemos a nossa primeira reunião com a participação do Ministério da Agricultura e dos técnicos do Espírito Santo. Foi uma bela reunião em que congregamos os Municípios do Sul. De lá tiramos várias propostas, e algumas delas estão inseridas no resultado que vamos apresentar aqui hoje. Fizemos um seminário em Marechal Floriano, também com a presença da Flora Tietê, de membros do Ministério da Agricultura e também com os técnicos do Espírito Santo. Também aumentamos as nossas propostas, que havíamos retirado no sul do Estado; e na região serrana, aumentamos essas propostas e fomos para o norte do Estado, onde fizemos o nosso terceiro seminário com essas mesmas forças de trabalho. Fizemos essa reunião em Colatina, congregando os Municípios do norte.

Hoje, apenas aceitei falar porque penso que político, quando se mete em alguma coisa, principalmente quando congregamos os técnicos com a política, tem que mostrar resultados. E para nós é muito importante a presença da Etevalda aqui, porque, afinal, é o Ministério da Agricultura que vai, hoje, mostrar o resultado desse trabalho que estamos fazendo e que começamos, afinal, com a sociedade organizada. O mais importante é dizer que começamos com a sociedade organizada para que chegássemos, hoje, a esse resultado, congregando a força do Governo com a sociedade.

Acredito plenamente que vamos mostrar, hoje, aqui, o resultado de um trabalho que começamos quando buscamos o agricultor lá de Alegre, de Marechal Floriano, de Colatina. E hoje, neste seminário que vai durar todo o dia, os presentes poderão observar a presença de técnicos aqui exatamente porque queremos mostrar o resultado desse trabalho.

Então, vou passar a palavra para o Dr. Almir Bressan, dizendo a todos que estão aqui, principalmente aqueles que iniciaram conosco essa caminhada, como o Dr. Luís Sorensini, o Dr. Renato Pacheco, que não pôde vir porque está agora presidindo um outro seminário; o Dr. Almir Bressan, os técnicos todos que estão aqui, que foram conosco; o Ministério Público, que está sendo assim uma força muito positiva nesse trabalho que estamos fazendo, quero agradecer, aqui, embora não esteja presente, ao Dr. José Maria Filho, que tem emprestado todo o seu apoio a esse projeto, e à Drª Andréia Pontual, que representa a Comissão do Meio Ambiente do Ministério Público, que tem nos acompanhado no Estado inteiro. De modo que aí vai o nosso cumprimento a todo o Ministério Público, que tem dado a sua contribuição; ao Dr. José Maria de Oliveira - afinal não está o filho, mas está o pai.

Quero dizer a todos que estão aqui que a nossa intenção é mostrar o resultado, e queremos que esse resultado seja conjunto da sociedade.

Muito obrigada.

(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Antes de passar a palavra a todos da Mesa, gostaria de dizer, seguindo este breve relato que a Drª Luzia Toledo colocou, que esse trabalho é fruto de debate que já iniciaram aqui, inclusive trazidos à baila pelo Senador José Ignácio, preocupado com os problemas da seca no Estado do Espírito Santo, e sensibilizado no sentido de que haveria a necessidade de se trabalhar realmente sobre o reflorestamento no Estado do Espírito Santo.

Sabemos - já é uma questão antiga para nós, talvez não para os visitantes - que, segundo os dados acerca das matas nativas que ainda nos restam, está em torno de 8,5% de Floresta da Mata Atlântica. E temos, ainda, uma grande demanda de produtos florestais, seja na indústria moveleira, seja na indústria para produção de energia, seja para utilização para outros fins como a construção civil etc. Esses dados sempre nos levam a repensar, mas temos que, de fato, fazer ações efetivas.

Esse programa trazido já é fruto desse trabalho - Programa Novas Fronteiras do Cooperativismo -, que tem uma nova ótica, uma nova forma de pensar, inclusive se coloca como aquele que não tem uma proposta pronta, que quem tem a proposta é a sociedade e é ela quem vai demandar os projetos que vão ser realizados. É um programa que tem uma apoio do PNUD, Programa de Desenvolvimento das Nações Unidas, e que tem uma maturidade, já é desenvolvido há cinco anos em outros Estados, em outras Unidades da Federação, experiências maiores existem em Mato Grosso e em Rondônia, e que também conta com a experiência de associações de produtores florestais que já existem há mais de oito anos, como é o caso da Flora Tietê, em São Paulo. Há também outras associações florestais já espalhadas por São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Temos certeza de que a vinda do Programa Novas Fronteiras para o Complexo Indígena do Espírito Santo trará para nós essa realidade.

A reunião de hoje é de trabalho. Faremos um contato entre as instituições que trabalham com reflorestamento e produção de madeira no Estado do Espírito Santo e alguns agentes de desenvolvimento do Estado, aqui representados pela Drª Maria José, do Banco de Desenvolvimento. Estamos também recebendo o Dr. Roberto Messias Franco, representante do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, PNUMA, a quem convido para sentar-se à mesa. Está também presente o Presidente da Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo, Dr. José Bráulio. S. Exª, em virtude de compromissos já assumidos, não poderá assistir aos trabalhos, na sua totalidade. No entanto, colocou a Câmara de Energia da Federação das Indústrias para acompanhar esses trabalhos. Estão também presentes representantes de algumas das grandes empresas de reflorestamento do Estado do Espírito Santo, como Aracruz Celulose, a Companhia Vale do Rio Doce, empresas de grande prestígio na área florestal, empresas que nos podem oferecer uma série de informações. Contamos também com a presença de pessoas ligadas ao trabalho desenvolvido pelas Prefeituras dos Municípios do Espírito Santo. Trata-se do Dr. Luiz, Secretário Municipal de Agricultura e Meio-Ambiente do Município de Aracruz. O Prefeito de Santa Teresa, que está a caminho, nos dará seu depoimento sobre o que está sendo realizado em nível de reflorestamento no Município de Santa Teresa. Há representantes da Emater, do Instituto de Terras e Cartografias, que tem agora o nome de Instituto de Defesa Agropecuária Florestal.

A realização deste seminário pretende esclarecer o que está acontecendo no Estado do Espírito Santo no que se refere ao reflorestamento e mostrar aos técnicos do Programa Novas Fronteiras que trabalham em Brasília o que temos hoje em termos de desenvolvimento no Estado do Espírito Santo. Assim, poderemos integrar as ações desses organismos, dar a eles o apoio necessário para que seja formada a associação de consumidores de matéria-prima florestal.

Passo a palavra ao nosso Senador José Ignácio Ferreira.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Vou sair logo em seguida. Reconheço que estamos aqui principalmente para ouvir. No entanto, falarei algumas palavras, até para que eu possa situar-me no assunto.

Acabei de chegar de Goiânia. Ontem estivemos o dia inteiro em Goiás, onde contamos com a presença do Governador o tempo todo, com a presença do Presidente da Assembléia e da maioria esmagadora dos deputados estaduais, de prefeitos de Goiás, em um evento realmente muito interessante que se conota com isto aqui.

E o que é isto? É a questão do Corredor Centro-Leste. Trata-se de uma comissão do Senado que presidimos e que já ocorreu num tempo passado, em 1985. É a segunda vez, agora, que o Senado realiza esse trabalho.

O que é o estudo do Corredor Centro-Leste? É um exame de toda a realidade que parte do Espírito Santo, passa por Minas Gerais, Goiás, os dois Mato Grossos, o Distrito Federal e Tocantins, e, mais um pouco, passa por Rondônia, Acre e vai até o outro oceano, que é o Pacífico, considerando, inclusive, a realidade insofismável de que o Oceano Atlântico, hoje, vai perdendo dimensão, expressão, diante da realidade da emergência da Ásia como a potência econômica do começo do começo do século XXI. Quer dizer, é o exame da realidade do Pacífico como o grande oceano do século XXI.

Essa realidade nos leva a pensar tudo isso que liga o Espírito Santo a esse principal corredor que hoje desemboca no Atlântico e, no futuro, poderá desembocar no Atlântico e no Pacífico, dando uma dimensão enorme àquela área do cerrado de 2 milhões de quilômetros quadrados, onde está, portanto, um quarto do território brasileiro, e que, na verdade, usa 10% do seu potencial. E, apesar disso, influi na produção de alimentos, no Brasil, com cerca de 40% da produção. Aqueles 10%, que são um percentual ínfimo da realidade do cerrado, produzem tudo isso. O que fazer, como pensar novo diante da evolução de tudo?

Formamos uma comissão em 85 e, nessa época, não se tinha o quê? Não se tinha os avanços que se tem na tecnologia das telecomunicações, na tecnologia do conhecimento do solo. Talvez um pouco menos.

Mas a verdade é que não havia, por exemplo, as estações aduaneiras, que são importantes, que hoje estão aí pontilhando o território nacional, portos secos lá para cima, toda a realidade nova da venda, por exemplo, da privatização da Rede Ferroviária Federal, que é uma linha férrea muito maior do que os 600 e poucos quilômetros da estrada de ferro Vitória-Minas; não havia a própria expressão nova que os portos tomaram aqui no Espírito Santo, com toda essa realidade portuária que temos, não se tinha a expressão notável dos nossos portos, em que se destaca o porto de Tubarão, com uma lâmina de água de 23 metros e meio, que é uma coisa notável, que sempre exalto - são 23,5 metros num país cuja costa sempre está marcada por 7, 8 metros, à exceção de Sepetiba, que dá um salto para 14,80, ou mesmo Itaqui, que também tem 23,5 metros mas não tem a característica, que temos, do porto de águas mansas, bacias de movimentação para receber navios que Santos não recebe.

Em Santos, não se fala em navios de 100 mil toneladas. Fala-se em navios de 60, 70, 80, no máximo. Quando se pensa em 100 mil toneladas em Santos, é alguma coisa como um aborto, porque a Serra do Mar assoreia aquilo e a Companhia Brasileira de Dragagem vive para dragar Santos, vive para Santos.

Mas em Tubarão, não. Em Tubarão não há assoreamento; é um porto que recebe navios de 100, de 150, de 200, de 300 e até de 400 mil toneladas poderia receber. O que significa escala para levar carregamentos para portos asiáticos com frete muito mais barato.

O navio sai do Rio Grande, lá embaixo, ou de Paranaguá, quase na Argentina, portanto, de muito mais perto do Japão, e leva por US$48 a tonelada de soja ou de trigo. Se ele sair do Espírito Santo, que é mais longe, fica em US$10 a tonelada.

Quer dizer, que coisa incrível é isso, em função da escala! Pois bem, essas realidades, o pensamento de como é que vamos enfrentar os problemas do modal rodoviário, que é uma coisa inexpressiva, pouco importante; temos que superar isso e passar para o modal ferroviário, dando uma dimensão nova à Rede Ferroviária Federal; o modal hidroviário é também importantíssimo. Imagino que quando vencermos as resistências internacionais, superarmos certas resistências e conseguirmos fazer nosso porto nas costas peruana ou chilena - esse é um outro problema - vamos nos encontrar com o Pacífico, abrindo realmente o Brasil na sua dimensão maior de celeiro do Planeta, através do Corredor Centro-Oeste.

Esse Corredor Centro-Leste, que hoje tem como bico de funil o Espírito Santo, é importantíssimo para nós, e quero incorporar, como outros Estados, por meio de seus Senadores, estão fazendo, eventos desse porte a partir, inclusive, dos fatos novos que vão chegar ao nosso conhecimento. Fatos novos que nos levarão à consciência de que o Espírito Santo pode ser um Estado pequeno, até porque é gostoso separar um retângulo espetacular, para ser efeito demonstração de que temos que repensar nossa vida em termos de reflorestamento, em termos daquilo que será a grande riqueza do século XXI, qual seja, a água. Então, temos que pensar nisso agora; se nos omitirmos, as futuras gerações não nos perdoarão.

Quero deixar claro que essa é uma preocupação de todos; mas quero dizer também que nenhum de nós aqui da mesa, nem da platéia - aliás todos deveriam estar sentados à mesa, porque formamos a nata do pensamento na área, mas, realmente, dirijo-me a todos que nos ouvem, com todo o respeito que naturalmente merecem, porque sinto que estou falando até para quem pode me dar aulas a respeito.

O político é alguém que é mais horizontalizado do que o técnico, que é profundamente verticalizado, e essa é a diferença entre o técnico e o político. O técnico é profundo e verticalizado e olha para o céu em um dia de sol quente, ao meio dia, e penetra em um buraco de 100 metros e vê as estrelas; é verdade que sua ação é limitada, porque é profundo e vertical. O político é horizontalizado e tem uma abrangência maior do fenômeno social, político e econômico, até porque esta é a necessidade dele: superficializar-se mais, portanto ser menos profundo do que o técnico, apesar de precisar deste. Daí a necessidade da complementação do técnico e político, porque a visão do saber científico não leva ninguém à sabedoria - às vezes até a repele. A visão política é tendente a algo mais amplo que, portanto, superficializa necessariamente, mesmo um Senador.

Quero dizer que essa é uma postura que não tem nada mais do que pura humildade. Eu preciso e todos nós que vivemos precisamos imensamente dos técnicos em cada segmento. Saio daqui e vou ver Telecomunicações, que já presidi, e precisarei do técnico, porque é ele quem me dará as aulas e é com ele que mergulharei e aprenderei.

Esse episódio, além dos técnicos, depende de conseguirmos trazer a sociedade para junto de nós. Não se faz mais nada com o Governo, e tenho dito isso para o próprio Governador. Hoje o Governo, de modo geral, não tem dinheiro e tem que ter uma função que é completamente diferente daquela do passado; ele não entra mais para realizar nada na economia, tem que sair da economia mesmo, e ele é o grande sinalizador de trânsito; é, como um sinal, indutor de desenvolvimento.

O Governo tem que ter carisma para convencer a sociedade a caminhar junto com ele. Hoje, quem corre atrás da sociedade é o Governo. Este não é mais procurado pelos empresários, mas o contrário - os empresários são procurados pelo Governo, porque o dinheiro está com eles. Assim gira o Planeta, num processo de mundialização da economia que não tem liderança, ninguém lidera isso, porque, na verdade, é um processo sem condutores, e temos que nos atrelar a ele sob pena de ficarmos muito mal. Os preços, em um dia que não está longe, serão iguais em todo o Planeta, e não adianta lutarmos contra isso. Haverá uma igualdade de preço e de produto.

Esse é um esforço que nasceu da visão de que tínhamos que fazer alguma coisa e começamos procurando o Ministério Público, por meio do filho do José Maria, que é o Presidente da Associação de Ministérios Públicos; reunimos o Ministério Público, procuramos viver com eles uma realidade que eles já têm, porque ampliamos a função do Ministério Público, que deve preencher o espaço que a Constituição de 1988 lhe deixou. Pois bem, fomos, ao mesmo tempo, procurar o Nider, que é uma pessoa à qual me ligo por laços muito profundos, raízes muito fundas que tenho na minha relação pessoal e afetiva com ele; tenho realmente uma homenagem sempre íntima de estima e admiração pelo seu trabalho. Como Presidente da Federação das Indústrias da Agricultura, o Nider lidera, ele é uma bandeira na área rural do Espírito Santo; é uma coisa tão óbvia que temos que olhar com óculos escuros para não machucar a vista. É evidente sua liderança na área do Ministério Público, como é a do Bassini na área da indústria.

Além do Nider, procurei o Bassini, que mandou seus emissários, e tivemos reuniões a respeito disso, ouvimos as populações em Colatina do Norte, fizemos reuniões na região serrana, em Marechal Floriano; no Sul, em Alegre; reunimos o Ministério Público todo para conversar sobre essa realidade. Agora, com profunda humildade, temos que pensar quais são os mecanismos para se fazer isso. Como vamos buscar a sociedade? Sem ela não adianta Governo, não há condições; vamos precisar da sociedade, por intermédio de cooperativas, da portaria nova do Ibama, quer dizer, vamos ver o que se pode fazer de melhor e

quem sabe até sair alguma coisa que ajude na concepção de algo novo a ser formulado e proposto formalmente pelo Ibama.

Temos que compreender que precisamos muito dessa moça que está aqui, a Etevalda, que é representante do Ministério da Agricultura. Quero dizer de público que essa é uma caminhada de todos nós. Na verdade, a Etevalda vibra muito com esse esforço, e realmente fico feliz porque sei que nessa hora em que ela é candidata a vice-prefeita ele não deveria estar aqui, mas sim subindo o morro.

Estamos em uma campanha difícil e, depois de amanhã, quinta-feira, teremos feriado, e se passarmos na Praça 8 agora vai chegar uma dona de casa, bater no meu ombro e questionar minha presença naquele lugar. Tenho uma explicação, já que tenho expediente lá; isso tudo está bem formalizado perante o Senado e isso integra-se aos Anais do Corredor de Exportação. Ainda ontem fui a Goiás para cuidar desse tema.

Agora, para terminar, saúdo essas figuras notáveis que se encontram aqui e Almir Bressan, que realmente tem sido um braço no esforço que está sendo desenvolvido, o Rui, em Brasília, que também vibra com essas coisas, quero dizer que me coloco na posição em que a minha compensação é ver o Espírito Santo realmente transformar-se em uma espécie de efeito demonstração para o Brasil. Quer dizer, o Estado, em virtude da mudança que nele se operou e da convocação feita pelo Governo para que as autoridades e a sociedade trabalhassem juntos, irá transformar-se em efeito demonstração para o Brasil.

Os outros Estados estão fazendo o mesmo, até porque a Comissão ativou o Senado no sentido de fazer isso. Tenho certeza de que podemos ir muito longe em virtude da dimensão do Estado, das possibilidades que nós temos de contactar os prefeitos, as lideranças municipais, as comunidades, bem como de criar as cooperativas.

Quero, nesta oportunidade, fazer o que sempre faço em meus pronunciamentos.

Está aqui, ao meu lado, uma pessoa, cuja atuação quero ressaltar como a de alguém que integra um Governo que está enfrentando as maiores dificuldades.

Outro dia, conversava com um promotor de justiça, e ele dizia assim: "Mas, Renato, você disse que o Estado está tão bem!" Sempre digo que esse é um Estado fantástico. Os saltos que estamos dando em energia mostram o desenvolvimento do Espírito Santo.

Outro dia, chegaram pessoas do exterior, foram à Escelsa e disseram: "Mas eu não posso imaginar um Estado desse tamanho que dá esse salto na energia como ele deu, o que é sinal de que está crescendo industrialmente." Quer dizer, como isso está acontecendo?

Há 25 anos, esse Estado cresce espantosamente mais do que o Brasil, em relação ao seu tamanho. Não estou dizendo que ele cresce, que dá saltos maiores que os do Brasil, mas que, em relação ao seu tamanho, o percentual de crescimento é sempre maior do que o do Brasil.

De 1970 a 1980, nós crescemos mais que o País; de 1980 a 1990, nós crescemos mais do que o Brasil; de 1990 a 1994, também crescemos mais do que o Brasil. No ano passado, 1995, o Brasil cresceu 4,2 e o Espírito Santo cresceu 7,99, quase 8. Quer dizer, esse é um Estado que não há força humana que segure. Realmente, dentro da Região Sudeste, apesar de todas as dificuldades que possam abater sobre o Brasil, ele irá crescer, rompendo tudo.

E esse promotor, então, me dizia: "Mas como o Estado está tão bem, se o pagamento está atrasado?" E, aí, chego ao nosso Casagrande.

É grande o esforço que está sendo feito pelo Casagrande e pelo Governador Vítor Buaiz, para tratar uma questão que é da administração pública, de natureza de Governo, quer dizer, de débito e crédito, de receita e de despesa. Eles estão administrando esse problema com muita dificuldade, e eu tenho consciência de que vão vencer.

No mês de maio, a receita global líquida do Estado foi de US$77 milhões. A despesa com pessoal foi de US$74 milhões. Vejam: US$77 milhões de receita e US$74 milhões de despesa com pessoal! Pois bem, é, realmente, uma dificuldade conjuntural, que será superada.

Quero, nesta oportunidade, render minhas homenagens ao Governo, por intermédio de seu vice-Governador, que se integra nesse processo. É um exemplo raro de vice-Governador que não está brigando com Governador e que, seguramente, vai até o fim sem brigar, porque estão juntos na luta, no enfrentamento das dificuldades. Tenho consciência de que vai terminar esse período administrativo com as dificuldades provenientes do Orçamento do Governo, que nada têm a ver com o que ocorre no Estado, quer dizer, o Estado continua crescendo.

Essas dificuldades também serão superadas. A cada dia que passa o Governo vai compreendendo que essa revolução que se opera no Brasil e no mundo mexe no tamanho do Estado, modifica as suas estruturas e das corporações - isso não tem jeito -, mexe nas empresas, porque a reengenharia das empresas é necessária para a criação de condições para buscar resultados, melhorar a qualidade, diminuir os custos, melhorar a produtividade. Mexe nas empresas, repito, e, sobretudo - aí está a grande mudança desses tempos -, mexe na sociedade, na cabeça das pessoas.

As pessoas estão amadurecendo com uma rapidez impressionante e tudo isso, afinal de contas, eu tenho consciência - mais do que impressão, tenho a convicção - de que é extremamente importante num resultado final, depois que tudo isso passar.

Termino, agradecendo a todos e felicitando nós mesmos por termos essa oportunidade de pensar sobre um assunto de tão grande importância, conscientes de que esses debates irão constar dos Anais da Comissão porque é um trabalho do Senado Federal.

Convoco, realmente, a nossa atenção. Eu, pessoalmente, vou ficar como um aluno atento para ouvir todo mundo.

Muito obrigado, um forte abraço e vamos à luta.

(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Nós agradecemos ao Senador a abertura do seminário e passamos a palavra ao Vice-Governador, Secretário de Agricultura, Dr. Renato Casagrande.

O SR. RENATO CASAGRANDE - Bom-dia.

Cumprimento o Senador José Ignácio e agradeço-lhe as palavras de apoio. Cumprimento também Drª Etevalda, nossa delegada, Drª Andréia, do Ministério Público, Major Ribeiro, Superintendente do Ibama, Dr. Adilson, Nider, Presidente da Federação, Luzia Toledo, Almir, Roberto Messias, Bassini, da Federação da Indústria, Prefeito de Santa Teresa, Diane, do consórcio, técnicos aqui presentes, do IDAF, da Secretaria, técnicos do Ibama, os visitantes, os representantes das empresas privadas do setor florestal no Estado. Sejam todos bem-vindos ao Estado do Espírito Santo!

Tentaremos ser breves.

Reafirmamos as palavras do Senador José Ignácio relativas à necessidade de ações práticas, para que nós possamos não só preservar, mas também recuperar os nossos recursos naturais e fazer um trabalho voltado para a preservação e recuperação dos recursos naturais no meio rural.

Isso é vital para o Espírito Santo, Estado que tem, de fato, pequena percentagem de floresta nativa e em que há necessidade de se investir, porque quem percorre o Estado do Espírito Santo verifica o nível de degradação do solo. Isso é preocupante para todos nós. As práticas adotadas pelos produtores, muitas vezes, são equivocadas, erradas.

Então, quem percorre o Estado do Espírito Santo verifica o que tem de ser feito.

Algumas coisas estamos fazendo: aperfeiçoamos o trabalho da fiscalização, da polícia ambiental, da Secretaria de Agricultura e do IDAF, bem como o do Ibama. Não há nenhuma ingerência política nesse trabalho. É trabalho realmente livre, para que se possa melhorar a fiscalização.

Trabalhamos junto com as empresas, como a Aracruz, em um programa de fomento florestal. Implantamos o programa integrado floresta-indústria para as indústrias que consomem madeira com volume acima de 600 esteres, coordenado pelo IDAF. Temos procurado trabalhar junto com o consórcio, para que possamos fazer um programa de reposição florestal nas margens do rio e cabeceiras de morro. Estamos procurando fazer um trabalho de preservação das nossas unidades de conservação.

Há uma série de trabalhos que estamos fazendo, mas eu digo que tudo que fazemos - Estado, Prefeitura, entidades privadas, empresas - ainda é muito pouco. É muito pouco perto do que temos de fazer. É pouco, e não se consegue nem visualizar o que isso representa perto do problema que temos hoje no Estado do Espírito Santo.

Iniciativa como a de V. Exª, Senador - eu o parabenizo por estar puxando isso junto conosco, junto com o Ministério da Agricultura -, é mais uma ação para dar volume ao trabalho que precisamos fazer no meio rural.

A preservação dos recursos naturais na agricultura é fundamental e a preservação dos recursos hídricos é, talvez, a questão mais importante. Não dá para não pensarmos nos recursos hídricos, neste momento, para uma população que já vive em dificuldade.

Quem for a Pedro Canário hoje, verá a agonia daquela população, há oito meses sem chuva. O mesmo acontece com Mucurici, Pinheiro e Montanha. Choveu um pouquinho, mas é deprimente ver o desespero daquela população que não tem água. Temos que ter essa preocupação.

Temos de continuar esse trabalho que outras pessoas começaram, mas não vamos ter resultados rápidos porque não existe resultado rápido nisso, só a médio e longo prazo. E isso num Estado onde o modelo de desenvolvimento não faz com que as pessoas se preocupem muito com a questão ambiental. Atualmente já existe preocupação nesse sentido por parte de alguns proprietários, alguns setores da indústria e de alguns setores da sociedade, mas a preocupação é ainda pequena perto da gravidade do problema que temos.

Como falar em preservar os recursos naturais, o meio ambiente, para um produtor que não tem dinheiro para comprar a semente de feijão para plantar, não tem nada? É difícil falar para esse produtor preservar o meio ambiente se ele está passando fome. Ele não tem essa visão.

O modelo de desenvolvimento que temos exclui do cidadão qualquer direito e, conseqüentemente, ele não tem nenhum tipo de preocupação com a questão social.

Como estamos discutindo a questão ambiental, temos dois aspectos a abordar. O primeiro deles é o projeto de preservação dos recursos naturais para aquele produtor que tem acesso à tecnologia, que já tem as condições de receber as informações dos nossos técnicos em palestras e encontros; e o outro aspecto é que temos de tentar fazer um trabalho com aquelas pessoas que não têm nenhuma visão desse problema, as marginalizadas.

Em grande parte, os produtores rurais são marginalizados, não têm visão e não entendem a necessidade de se preservar o meio ambiente. Se se tratasse de uma área pequena, não teríamos que ter essa preocupação; como é uma área significativa, temos de nos preocupar com o problema ambiental.

Uma outra questão é a seguinte: a agricultura, o setor agrícola do Estado do Espírito Santo passa por uma mudança significativa. Estamos saindo da agricultura de subsistência para um agricultura mais empresarial. O nosso Estado, o Espírito Santo, tem condição de se voltar para o comércio externo, seja para o Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, para qualquer Estado da nossa federação, ou para qualquer país. Isso já está acontecendo. Repito: estamos saindo da atividade agrícola tradicional, de subsistência, e partindo para a atividade agrícola de auto-sustentação. Esse trabalho é de todos nós.

Quando falamos em agricultura, nós nos referimos ao setor agrícola incluindo a parte de reflorestamento como um todo, abrangendo a produção de matéria-prima, de madeira, que já é hoje uma opção para o produtor rural. Não temos que ter medo de investir nesse setor, pois existe demanda de matéria-prima florestal no Espírito Santo, no Brasil, no mundo, e há necessidade de investirmos nesse setor.

Nós temos que vencer alguns conceitos, no meu ponto de vista, ultrapassados, para que possamos investir nesse setor florestal como um setor produtivo, a fim de que possamos ter o suprimento de matéria-prima e, ao mesmo tempo, preservarmos a Mata Atlântica e recuperarmos parte dela.

Penso que é essa a visão da agricultura que pode se sustentar, e estamos trabalhando nesse sentido.

Acredito, Senador, que esse projeto vai nos ajudar nessa missão. A Secretaria de Agricultura, por intermédio das suas empresas, quer se colocar à disposição. Nós já temos um trabalho integrado com o Ministério da Agricultura no Estado e nos colocamos à disposição de órgãos públicos, prefeituras.

Parabenizo o Prefeito de Santa Teresa, que vai inaugurar uma usina de tratamento de lixo urbano no próximo dia 12 ou 10, não sei ao certo. Penso que começamos a ter um nível bastante bom de preocupação com a questão ambiental. E a Secretaria, juntamente com as prefeituras, com o Ministério e com os órgãos e entidades aqui presentes, quer ajudar a conduzir esse trabalho.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Passaremos a palavra à Delegada do Ministério da Agricultura do Estado do Espírito Santo, Drª Etevalda Grassi de Menezes. Os demais membros da Mesa já abriram mão de sua exposição e alguns irão participar dos debates, como o Dr. Nider Barbosa, a Drª Andréia Pontual e demais representantes.

A SRª ETEVALDA GRASSI DE MENEZES - Cumprimento todos os componentes da Mesa.

Como representante do Ministério da Agricultura, tenho certeza absoluta de que estamos aqui em parceria com todos os órgãos do Estado do Espírito Santo.

Esta promoção do Ministério da Agricultura é muito importante, mas seria de muito mais valia se este debate fosse realizado lá na ponta. Quer dizer, estamos aqui em cima do asfalto, mas deveríamos levar para a área rural, bem próximo do homem do campo, todas as discussões necessárias e possíveis neste País, porque o homem rural é esquecido pela política econômica, pela política agrícola que não se tem.

Hoje o Ministério da Agricultura e do Abastecimento, que foi realmente se distanciando da agricultura, tem que trazer algo para o homem do campo, principalmente nós que somos de um Estado extremamente agropecuário, de pequenos produtores. Eu sou aquela italiana de Bananal. Por isso, temos procurado levar o nome do Ministério da Agricultura com muita garra e muita seriedade, porque foi, está sendo e será esquecido pelos nossos governos por muito tempo. Desculpe-me o nosso Presidente da República, mas não existe política agrícola neste País.

Falar em parceria e desenvolvimento é muito importante. Estamos todos aqui conscientes: são técnicos, políticos, representantes de entidades, presidente da federação, todos conhecedores da agricultura. Então, deveríamos estar perto daqueles que não sabem nem o que é meio ambiente, que estão todos os dias batendo à nossa porta porque falta recurso, porque foi multado, etc. Cabe a nós educá-los e informar-lhes que o Ministério da Agricultura não tem recursos financeiros, mas tem boa vontade, tem técnicos. Como o Secretário da Agricultura ressaltou, tenho certeza absoluta de que o maior parceiro da política agrícola hoje do Estado do Espírito Santo é o Ministério da Agricultura, porque nós participamos da febre aftosa, do Projeto Fruticultura, da abertura do corredor, do mosaico; acredito que alguns dos senhores tiveram a oportunidade de assistir, ontem, à matéria. É uma matéria antipática, porque o Ministério da Agricultura tem que fiscalizar e é difícil chegar em uma propriedade com mais de 5 mil ou 100 mil pés de mamão e ter que mandar erradicar. Contudo, devemos ter coragem de tomar todas as ações necessárias, porque senão o agricultor continua esperando apenas que Deus o proteja, enquanto a agricultura piora a cada dia.

Ontem, mandamos erradicar cinco propriedades em Linhares; amanhã, vamos erradicar em Pinheiros. Os proprietários não gostam e dizem que, se formos lá, nos matarão. Eles têm razão, porque, na hora em que o mamão começa a tomar corpo e preço, vamos lá e erradicamos. É uma praga o mosaico. Os senhores que são técnicos sabem melhor do que eu. Essas são atitudes antipáticas que o Ministério tem que tomar, mas é para melhor, com certeza.

No Espírito Santo, estamos prestes a iniciar exportação de mamão para os Estados Unidos; talvez no dia 20 de junho. E além de exportar mamão para os Estados Unidos, temos que ter a melhor qualidade, caso contrário não conseguimos. Por enquanto, tentamos o comércio europeu.

Independentemente disso, penso que nós, como representantes do Ministério da Agricultura, com certas posições, temos que falar com muita desenvoltura quando falamos na Secretaria de Desenvolvimento Rural. Quando fui Deputada, quem apresentou essa emenda à reforma administrativa fui eu, Senador. Essa Secretaria tem que estar no meio rural. Quando se fala em desenvolvimento rural, é para estar lá na ponta. Quando se fala em Benacop, em cooperativa, tem-se que estar lá na ponta.

E felizmente estamos aqui hoje. Como vocês foram a Alegre e a outros municípios, tínhamos que estar em outros municípios também, e tínhamos que fazer um convite e uma convocação ao Ministério da Agricultura, à Secretaria da Agricultura, à Federação da Agricultura, às prefeituras, aos técnicos, para que dessem cada dia mais a mão aos nossos produtores. Porque não temos uma política agrícola, não há nada na política econômica que lembre a agricultura.

E, com certeza absoluta, essa parceria, porque não podemos jamais ficar esperando apenas pelo Governo Federal ou pelos governos estaduais.

Todas as entidades terão que abraçar esse desenvolvimento, seja do meio ambiente, seja para produzir, seja para o que for. Temos que dar as mãos uns aos outros. Da menor entidade, do menor produtor ao mais elevado órgão deste Estado.

E eu gostaria até, Senador, e demais representantes de todas as entidades deste Estado, de dizer que, infelizmente, temos que partir para essa união. Temos sim. A parceria da Federação da Agricultura, do Ministério da Agricultura, da Secretaria da Agricultura, do Senado Federal, das Câmara Federal, Estadual e municipais e das prefeituras vão pelo menos significar uma palavra de fé e de esperança para o nosso homem abandonado, que é o homem do campo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Agradeço à Delegada da Agricultura, Srª Etevalda, e a todos os presentes da Mesa. Esperamos, Delegada, que este Seminário, que, inclusive, está sendo realizado na Capital e é fruto de alguns debates que ocorreram no interior, vá para o campo.

O nosso objetivo hoje é justamente traçar as metas para que possamos chegar ao campo, ao produtor rural. Eu apenas queria enfatizar as suas palavras.

Gostaria, então, de agradecer a todos os presentes pelas palavras, e de fazer um pequeno intervalo, de cinco minutos, para depois começarmos o segundo painel, com as exposições técnicas. Obrigado.

(A reunião é suspensa às 10h46min e reaberta às 11h.)

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Está reaberta a reunião.

Eu gostaria de dar início ao primeiro painel, Ações de Fomento Florestal e Defesa do Meio Ambiente Rural no Estado do Espírito Santo, em que vão expor o Ibama do Espírito Santo, a Secretaria da Agricultura, através do Dr. Celso Barbosa, o Instituto IDAF, com o engenheiro Miguel, a Emater, a Mata Atlântica, os municípios, o Prefeito Municipal de Santa Teresa e o Secretário de Meio Ambiente e Agricultura do Município de Aracruz, Floresta da Rio Doce, engenheiro Álvaro Garcia, Floresta da Aracruz Celulose, Dr. Hiram Bezerra, Secretária-Executiva do Consórcio de Bacias Santa Maria-Jucu, Diane Mara Varanda Rangel.

Solicito que, por favor, tomem seus assentos novamente, porque estamos um pouco atrasados com os nossos trabalhos.

Convido também o Prefeito de Santa Teresa, Dr. Gilson, para fazer parte da Mesa.

Sugiro que a pessoa que for falar fique à mesa, e o restante no plenário, porque fica mais fácil visualizar.

Passo a palavra, primeiramente, ao representante do Ibama, Dr. Adilson Nunes.

O SR. ADILSON NUNES - Bom dia, senhores. Faremos aqui um breve relato sobre a atuação do Ibama no Espírito Santo, para depois comentarmos sobre esse projeto que está se instalando hoje.

O Ibama é uma autarquia federal criada em 1989 pela Lei nº 7.735; assumiu as funções do IBDF, Sudepe, Sema e Sudhevea, e por esse motivo atua nas áreas de fauna, flora e pesca. Conta com 80 servidores em Vitória, sendo 05 agentes de fiscalização, e 60 no interior, nas unidades de conservação Esac e posto de Mimoso do Sul. Trabalha em parceria com conveniados, passando o poder de fiscalizar e autorizar: Polícia Ambiental, Ceag, IDAF, Esitcf, Sedesul, Esit-SEAMA, Aracruz Celulose, Projeto Sereias, UFES, Emater e outros pequenos convênios. Também trabalha com os órgãos não-conveniados na fiscalização: Polícia Rodoviária Federal, Polícia Federal e Secretaria Fazendária. Atualmente, em andamento a Campanha de Combate ao Tráfico de Animais Silvestres. Reuniões na sede do Estado, palestras, divulgação na mídia, fiscalização, apreensão e destinação. Apoio da iniciativa privada, por meio do Projeto Sereias, com a Aracruz Celulose. Animais passando por tratamento de quarentena e depois destinados ao **habitat** final.

Quando assumimos a Superintendência do Ibama - somos Procuradores de carreira -, e com a administração do Dr. Raul Jungmann - hoje convidado para Ministro da Reforma Agrária -, iniciou-se um trabalho muito forte no Ibama, devido às várias competências que o órgão herdou. Então, ele traçou um trabalho em três esferas, sendo a primeira a recuperação das finanças do Ibama, através da Operação Pênalti.

O Ibama estava numa situação difícil com os demais órgãos públicos, e somente com a recuperação de suas finanças seria possível o órgão exercer suas atividades. E dessa Operação Pênalti, felizmente, hoje o Ibama conseguiu arrecadar quase 70% daquilo que estava em atraso e colocar em operação as demais atividades.

O segundo estágio, que acho de suma importância, é a parte da gestão ambiental. A gestão ambiental é justamente esse trabalho de que tomamos conhecimento hoje. Trata-se de um trabalho voltado para o homem do campo. Fiquei sensibilizado com as palavras da Delegada do Ministério da Agricultura. Se nós formos levar para o homem do campo somente a penalidade, a punição, a infração, o embargo, eu tenho a impressão que o Ibama não estará cumprindo sua função. A sua função é levar para ele também uma nova realidade: a educação ambiental. É mostrar para o homem do campo que é preciso preservar, mas isso lhe deve ser mostrado com ajuda, em vez de só punir, de só autuar.

O Dr. Nider é testemunha de que, lá no Ibama, nós funcionamos às vezes como um pára-raios. A legislação é forte, muito forte e nós nos deparamos com pessoas humildes, pequenos proprietários, que, devido à crise, contam com o meio ambiente, com a derrubada de árvores para capitalizar-se - talvez até para matar a fome. Essas pessoas chegam ao Ibama com as mãos calejadas e nós, diante de uma legislação muito forte, temos de ter muita sensibilidade no sentido de adequar a multa devida, parcelá-la e às vezes até cancelá-la. É muito difícil o trabalho do fiscalizador.

Por isso, o segundo estágio da gestão ambiental, eu o considero de suma importância. No Espírito Santo, por exemplo, o Ibama criou agora, com a nova portaria, o instrumento correto para que o projeto de cooperativismo atinja seus objetivos. Temos conhecimento de que, em outros Estados, esse projeto é pioneiro e vencedor. Por que não no Espírito Santo? É uma forma de aliviar a atuação da operação dos órgãos fiscalizadores, no sentido de que possa conciliar-se a preservação do meio ambiente com o progresso.

Servem essa função projetos como o Cartão Verde, que já foi lançado; o Ecocidadania, a ser lançado; os muitos projetos especiais que existem no Brasil, como o Peixe-Boi, o Tangará e, no Espírito Santo, o Tamar, que é a menina dos olhos do Ibama. A tartaruga marinha já está fora de perigo de extinção. Esses projetos encontram-se em Regência, Linhares, Guriri e São Mateus.

Integra a comunidade pesqueira no sucesso do Projeto Esaco, a Estação de Agricultura de Colatina, com a produção de alevinos e o incentivo ao cultivo de peixe como a carpa e o tambaqui, no meio rural.

Reflorestamento no Espírito Santo com eucalipto e **pinus**, com um vínculo do Ibama, seja na reposição ou na Lei do Incentivo Fiscal. A Aracruz Celulose tem uma área de 82.589 hectares; a Floresta Rio Doce, 34.538; a Acesita, 8.159; a CBS, 4.335; a Belgo Mineira, 2.530; a Inonibrás, 1.891; a Metalúrgica Barbará, 280; a Mucuri, 376; outros sem objetivos definidos, 2.318; total no Estado: 137.056 hectares.

Daí vemos que o projeto é também um sucesso no Estado.

Em outros tempos, o consumidor de madeira podia recolher aos cofres do Ibama os valores da reposição. Hoje ele é obrigado a efetuar o plantio de seis árvores por cada metro quadrado consumido. A Portaria nº 29/96, recém-expedida, disciplina esse procedimento. Se o consumidor possui um plantio não vinculado ao Ibama, pode apresentá-lo através do LC - Levantamento Circunstanciado. Caso contrário, deve fazer o TCP - Termo de Compromisso de Plantio, registrado em cartório.

Assim, quanto ao projeto que está sendo desenvolvido no Estado, essa portaria veio disciplinar essa forma do consumidor recompor a necessidade da madeira, do insumo que necessita.

Finalmente queremos falar sobre as unidades de conservação.

Núcleo de Unidade de Conservação com 25 mil hectares; Córrego do Veado 2,4 mil hectares; Rebel Córrego Grande 1,5 mil hectares; Rebel Augusto Ruschi 4,5 mil hectares, Rebel Combóias 800 hectares, Frona de Rio Preto 2,8 mil hectares. As unidades do Ibama hoje, no Espírito Santo, detêm 37 mil hectares de áreas conservadas. O Parque Nacional de Caparaó, possuindo 70% de área nos limites do Estado do Espírito Santo, são 26 mil hectares administrados por Minas Gerais. Também está em fase final de estudo a abertura do Parque de Caparaó pelo Espírito Santo.

Acredito, apesar de ser mineiro, que essa é uma conquista do Estado. Aquela área tem um vocação turística muito grande e o Ibama está trabalhando em todos os sentidos para que se concretize, se realize mais essa conquista do Espírito Santo. Não é uma conquista, mas um direito!

Na próxima semana, estará no Espírito Santo uma missão do Banco Mundial, justamente para repassar os recursos financeiros para que esse projeto possa se concretizar em definitivo.

Então, mais uma vez, o Ibama está aqui para dar todo o apoio a esse projeto que está sendo implantado, pois entendemos que será a forma mais correta e mais humana de conciliar a preservação do meio ambiente, que é tão necessária, com o produtor rural, que hoje passa por uma crise muito grande.

Muito obrigado.

(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Convidamos a seguir o representante da Secretaria de Agricultura, o Engenheiro Celso Barbosa.

O SR. CELSO BARBOSA - Um bom dia a todos. Queremos apresentar uma síntese da participação da Secretaria da Agricultura nos programas florestais com relação a fomento florestal e com relação as atividades de proteção florestal.

Para falar nisso tenho que situar o Espírito Santo em termos da sua realidade atual. O Espírito Santo é um Estado caracterizado por uma forte aptidão, por uma forte vocação por trabalhos florestais. Num trabalho que assinamos juntamente com o colega Gilmar, feito em 1992, verificamos uma aptidão exclusiva da atividade florestal da ordem de 3% do território, e um total de 32% desse mesmo território com aptidão preferencial por atividade florestal.

A outra realidade característica do Espírito Santo é o esgotamento dos remanescentes florestais; quer dizer, nós tivemos por muito tempo o Espírito Santo vivendo às custas do extrativismo - isso é histórico aqui pelo número de serrarias que tivemos e pela importância que esse setor representou na década de 60 e 70. Hoje - e colegas já trouxeram essa informação -, o Espírito Santo tem cerca de 8,5% de remanescente florestal. Claro que não se pode mais admitir qualquer compromisso desse quantitativo com funções que não sejam aquelas de natureza preservacionista.

Chegamos ao ponto de não podermos mais contar com esse material produtivo, com o material vinculado às atividades econômicas. Acreditamos que, dessa forma, a floresta remanescente estará prestando um enorme papel no tocante à pesquisa e ao material genético para os estudos e as futuras gerações.

No tocante especificamente às ações desempenhadas pela nossa Secretaria da Agricultura, juntamente com o sistema que a compõe - e aí representado o IDAF e a Emater.

Nós tivemos ações importantes no tocante ao fomento florestal. Essas atividades foram iniciadas em 1979 com recursos provenientes do Ibama, tendo como fonte o Fundo de Reposição Florestal.

Naquela época, nós enfrentamos todo tipo de dificuldade para convencer o produtor rural no sentido do engajamento de atividades como essa. Havia uma forte resistência no produtor rural no sentido de aceitar o reflorestamento como alternativa expressiva, como alternativa importante, e que pudesse ser integrada às demais atividades produtivas da propriedade rural.

Com tudo isso, naquela ocasião, nós conseguimos numa primeira investida um resultado da ordem de 150 mil mudas distribuídas. Essa foi a primeira intervenção que se fez no Espírito Santo em termos de fomento florestal.

Em 1984, já pudemos contar, além dos fundos provenientes do Ibama, também com o Fundo de Desenvolvimento do Vale do Rio Doce, proveniente da Companhia Vale do Rio Doce, do Fundo Nacional de Energia e do Conselho Nacional do Petróleo.

Em 1986, tivemos um parceiro importante com o envolvimento da celulose, neste momento integrando também a Emater, numa ação mais agressiva no trabalho de fomento florestal.

Do mesmo modo que no início do programa nós tivemos dificuldades para distribuir as 150 mil mudas, já em 1986 nós conseguimos distribuir 12 milhões de mudas, o equivalente a 6 mil hectares plantados.

Em 1992, tentando apresentar o escalonamento dos acontecimentos e das diferentes investidas realizadas no sentido do fomento florestal, tivemos o início de um programa novo envolvendo, além do eucalipto e do **pinus**, a distribuição de mudas de essência nativa, que, para nós técnicos, de uma maneira geral, é uma cultura um tanto difícil, de pouco conhecimento, onde a pesquisa chegou recentemente.

Deste modo, fecho o componente reflorestamento através das ações de fomento florestal.

Hoje, no Espírito Santo, temos uma área plantada, via esforços desses diferentes programas, num total de 40 mil hectares plantados em pequenos plantios a nível de propriedade rural. Isso deverá envolver cerca 20 mil propriedades no Estado do Espírito Santo, Estado que tem cerca de 84 mil; portanto, são quase 25%.

Uma outra ação importante que a Secretaria de Agricultura desenvolveu no setor florestal, relativamente às ações de fomento, diz respeito ao Programa de Seringueira. A seringueira no Estado do Espírito Santo começou em 1962, numa ação corajosa de um produtor isolado no Município de Viana. Esse produtor, na época, contrariou todas as previsões técnicas e chegou a plantar 25 hectares de seringueira.

Em 1978, portanto, após 16 anos da iniciativa desse produtor de Viana, tivemos, aqui, lançado o programa nacional - o Probor, que, orientando-se na iniciativa daquele produtor de Viana, lançou no Espírito Santo parte de um programa nacional.

Dos esforços realizados pelos diversos Probor, o IBGE anuncia, em março de 1996, uma área plantada de 7.815 hectares, sendo que deste total 4.159 encontram-se em produção. Chegamos a ter estatísticas do Estado informando que o Espírito Santo tinha 10 mil hectares. É provável que encontremos registros desse número em alguns Anais, em alguns Relatórios, provenientes do Espírito Santo.

O certo é que uma parte deve ter sido abandonada pelas dificuldades encontradas pelos produtores; tivemos um sério problema de preço da borracha no Estado, onde muitos desses produtores não se encorajaram na prática do sangramento e, portanto, tivemos alguns espaços que foram perdidos.

Ainda como decorrência do Programa Nacional de Seringueira - Probor, hoje o Estado do Espírito Santo tem uma estrutura industrial consolidada da seguinte forma: temos duas cooperativas, uma no norte do Estado, São Gabriel da Palha e outra em Vila Velha. A do norte chamada Copsing e a de Vila Velha chamada Evecop.

Temos duas usinas de transformação de CVP em GL1, uma denominada Agrobor, no Município de Linhares, e outra Bonorte, no Município de São Gabriel da Palha. Todas as duas operando no limite da sua capacidade instalada.

Temos, também, três usinas de beneficiamento de látex. Há notícia de que algumas indústrias de beneficiamento de borracha já se instalaram no Espírito Santo, mesmo que de pequeno porte.

Há o exemplo de uma em Colatina, atrelada a uma fábrica de carrinhos de mão e outros acessórios. Os pneus desses carrinhos são fabricados pela própria indústria.

Um outro elemento com participação importante na linha de fomento florestal, no Espírito Santo, como eu disse anteriormente, foi o **pinus**. A área de plantação do **pinus** é mais a região central, uma região fria, já que a espécie plantada é o eliote. Essa foi uma iniciativa quase que pioneira de um único empresário, o Dr. Camilo Cola.

Mais recentemente, em 1993 e 1994, a Secretaria de Agricultura participou de um trabalho junto com esse empresário, que envolvia a Emater e pretendia expandir a área de **pinus**. Não tenho a informação exata do resultado disso, mas no primeiro ano teria sido alcançado um resultado de 600 hectares.

Hoje, esse **pinus** está dando origem a alguns sub-produtos, como o lambri e o cepilho, e está possibilitando a exportação de toretes.

Para finalizar o componente de participação no fomento, nós trazemos aqui, com muito orgulho, um programa que tenho coordenado no Estado, desde 1989, quando concebemos um programa voltado para o palmito como alternativa de diversificação agrícola, como alternativa de repovoamento ecológico e de enriquecimento florestal.

Esse programa nasceu de um relacionamento com São Paulo, através do IAC e do Instituto de Tecnologia. No IAC, lembramos o nome da Drª Marilene Bovi como uma grande autoridade no assunto, que nos passou, de forma muito agradável, todos os seus ensinamentos, permitindo que o Espírito Santo pudesse queimar etapas importantes no trabalho com o palmito.

Nós estamos trabalhando com quatro espécies de palmito, sendo que uma é importada, vem do Peru; o que já é do conhecimento de muitos, a pupunha, que tem se revelado uma excelente oportunidade para o Espírito Santo, pelas condições de clima, de solo, pelas condições naturais aqui encontradas.

Hoje, temos 680 hectares dessa palmeira plantados, em franca produção, e temos duas fábricas inauguradas, inclusive uma com marca comercial conhecida, a Ecopalme, pertencente à empresa Coimex.

Estamos trabalhando também com a palmeira nativa do Espírito Santo, o **Euterpe edulis**, a juçara, o palmito branco que muita gente conhece. Trabalhamos, também, com o açaí da Amazônia, e estamos produzindo um híbrido em laboratório, num processo tecnológico dominado por nós. Temos armazenado pólen suficiente, temos feito todo o processo de produção de semente e mudas e, com isso, implantado diversos projetos de pesquisa.

Nesses 680 hectares plantados de pupunha há algumas variações de sistemas. Temos consórcios com a pimenta-do-reino, com a seringueira, com o açaí; temos enriquecimento florestal numa área de 75 hectares e uma distribuição, já realizada, de 200 mudas de açaí a nível da propriedade rural.

Quem hoje viaja para o interior, para São Gabriel da Palha, vai encontrar, com facilidade, inúmeros produtores com pequenos plantios de açaí nas beiras dos rios, nas beiras dos valões, nos fundos das grotas, onde essa palmeira tem se adaptado com muita tranqüilidade.

Na área de pesquisa, nós estamos com 6 projetos, pretendendo obter respostas e as mais diferentes informações sobre adubação, pragas e doenças, manejo, envolvendo a Emcapa, envolvendo a Emater, envolvendo o IDAF.

O programa do palmito tem sido financiado, até o momento, pelo Bandes e pelo Geres, que tem sido um parceiro importante para nós, e teve a participação de uma associação de produtores de Venda Nova, chamada de Pró-Nova, que foi um mecanismo encontrado para o repasse de recursos, já que uma condição colocada pelo Bandes e pelo Geres é que o recurso não poderia ser destinado diretamente à Secretária da Agricultura.

Fizemos uma ponte, via Pró-Nova, e com isso facilitamos demais o processo, as despesas, a solução de todas as necessidades do programa.

Estamos numa fase de redimensionamento desse Programa,

pretendendo ser um pouco mais agressivo, e talvez já estaremos entrando numa fase de desenvolvimento do programa.

Não consideramos até agora os 680 hectares plantados como uma ação de desenvolvimento - isso é pequeno, apesar de expressivo para nós. Queremos tornar isso mais arrojado, criar uma linha de crédito junto ao Bandes, de característica diferenciada, que possa proporcionar interesse aos empresários e que possa realmente ser compatível com essa atividade de longo prazo.

Estamos nessa redimensão também, novamente reapresentando o Programa ao Bandes, que já acenou com boa receptividade ao Programa, e temos também uma receptividade já manifestada pelo Ministério do Meio Ambiente, que deverá também ser parceiro, ou nesta fase do Programa, ou numa fase futura.

Gostaria apenas de registrar que, no tocante à seringueira, que foi uma atividade, de certo modo, paralisada há cerca de cinco ou seis anos no Espírito Santo, estamos agora na fase de elaboração de uma proposta, que terá como agente financeiro o Ibama, que já acenou positivamente com essa idéia. O Programa envolverá cerca de R$1.300 milhão. Com isso, pretende-se ampliar a área plantada no Estado em mais 2.800 hectares de seringueira. Assim, vamos elevar a área plantada de 7.400 para perto 10.500 hectares.

A novidade nesse Programa é que o eixo central do modelo tecnológico vai-se fundamentar em consórcio com o café. Não podemos desmerecer a importância do café no Espírito Santo e vemos, na alternativa da seringueira, uma prática que, certamente, conviverá facilmente com a cultura e possibilitará ao agricultor, além das rendas geradas pelo café, renda adicional gerada pela seringueira.

Uma outra ação desempenhada pela Secretaria de Agricultura, já comentada pelo nosso Secretário, Dr. Renato, diz respeito às ações de defesa ambiental. O Estado também, como o Ibama, tem algumas unidades de conservação da sua responsabilidade, geridas e guardadas por ele, onde se tem uma estrutura de apoio, de fiscalização e vigilância e onde estamos empreendendo algumas estruturas administrativas que possibilitarão, em breve, um contato mais aproximado com a sociedade. A idéia é que essas unidades possam ser oferecidas como unidades educativas, de pesquisa e que possam, inclusive, possibilitar, segundo a sua característica, a recreação.

Aliás, tem sido também esforço de alguns Deputados Estaduais o interesse no sentido de conciliar o ecoturismo com essas unidades de conservação.

Concluindo, a fiscalização florestal é uma atividade inerente à Secretária da Agricultura, através do IDAF, em conjunto com a Polícia Ambiental, que tem sido, recentemente, alvo de muita notícia de jornal, porque ainda é prática do produtor rural, seja por necessidade financeira, seja por desconhecimento ou por inconsciência, lançar mão de práticas que a legislação pune. Ou seja, o produtor ainda queima no momento errado, ainda derruba coisas que não podem ser derrubadas, ainda ara o solo de morro a baixo, de uma forma agressiva, contrariando todos os princípios de conservação de solo que defendemos. Então, tem sido uma ação expressiva da Secretaria a de fiscalização florestal.

Dessa maneira, encerro a minha breve apresentação.

(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Agradecemos ao Dr. Celso Barbosa.

Convidamos, a seguir, o Dr. Hiram Bezerra, da Aracruz Celulose.

Essas duas primeiras apresentações, tanto do Ibama quanto da Secretaria Estadual de Agricultura, tiveram um tempo maior, porque são duas instituições gerentes da área de agricultura e recursos florestais no Estado.

Peço aos demais palestrantes que sigam um limite de tempo de aproximadamente 15 minutos.

O SR. HIRAM BEZERRA - Antes de iniciar a nossa apresentação, queremos agradecer ao Dr. Almir e à equipe que organizou tão bem este seminário.

Para a Aracruz Celulose, reservamos um tempo, engajado exatamente dentro do tema, para discutirmos um pouco sobre o Programa de Fomento Florestal. Posso constatar que aqui estão várias pessoas que participaram do início desse Programa, seja na área governamental, seja na área privada. Gostaríamos de apresentar exatamente um pouco dessa experiência da Aracruz que poderá ser, por assim dizer, um dos elos desse programa tão importante, tão amplo como o que está sendo trazido para o Estado do Espírito Santo.

O programa de fomento florestal, esse programa formal da Aracruz Celulose, junto ao produtor, teve início no ano de 1990, concebido inicialmente para o Estado do Espírito Santo e Minas Gerais. No caso específico do Espírito Santo, esse programa é licenciado, tem licença de operação. Essa é uma característica diferente, porque os demais Estado da União não têm essa exigência para um programa dessa abrangência.

Acho que a licença de operação tem sido de certa forma um fator positivo dentro dos conceitos, independentemente de ser no Estado o único licenciado, mas com isso não queremos dizer que tenha alta significância.

Municípios hoje beneficiados: no Espírito Santo temos 43 Municípios beneficiados com esse programa, em Minas Gerais são 12 Municípios.

Para aqueles que ainda não estejam bem familiarizados diríamos que os objetivos desse programa são: primeiro, desenvolver e garantir fontes alternativas de suprimento de madeira por meio de parcerias com produtores rurais, quer dizer, o conceito é realmente ter no produtor um parceiro para esse projeto Aracruz Celulose e estimular a criação de um mercado de madeira. Essa concepção de mercado é de suma importância não apenas para a Aracruz, mas também para todo o Estado do Espírito Santo naquela concepção que hoje o produtor de café tem: liga a televisão, abre o jornal e pergunta como está a cotação do café. Acreditamos que esse programa, realmente, vai contribuir para isso, para estimular a criação de um mercado de madeira.

Estava comentando anteriormente que mais importante do que nosso depoimento aqui será o depoimento do Prefeito de Santa Teresa; esta é uma região que já tem um mercado desses em informação, quer dizer, um mercado de madeira e informação para outras atividades que não madeira só para celulose.

No Espírito Santo, nosso programa prevê o plantio de 28 mil hectares de eucaliptos; destes, já temos plantado 14,7 mil hectares - essa é a área implantada em dados de maio de 1996 -, correspondentes a 1.600 contratos, resultando uma área média de nove hectares e esse número de Municípios atendidos.

Primeira característica desse programa: é um programa para pequeno e médio produtor rural; quer dizer, uma área média de nove hectares; a área total da propriedade se situa na faixa de 30, 50 hectares; então, é um programa realmente de atingimento de pequeno e médio produtor. Em Minas Gerais isso não muda muito. A nossa meta, que era de quatro mil hectares, foi atingida logo, rapidamente; e hoje não mais trabalhamos, não mais fomentamos nessa região de Minas Gerais. O trabalho nessa região de Minas Gerais, - permita-me aqui citar o Dr. Sorensini, que está aqui presente - existia, em Minas Gerais, de certa forma. Havia um Programa que se chamava Fazendeiro Florestal. Lá já existia uma concepção dos agricultores, uma aceitação e uma visão mais ampla do que seria um programa desse tipo. Naquela oportunidade, alguns prefeitos, cooperativas limítrofes ao Estado do Espírito Santo procuraram, na época, o Diretor da Área Florestal da Aracruz. Eu diria que eles foram os indutores para que os produtores do Espírito Santo entrassem com maior conhecimento no Programa. Essa é a razão por que hoje, em Minas Gerais, atingimos nossa meta.

Com relação a essas modalidades, como é que o agricultor tem acesso a isso? Temos três tipos de contrato. Primeiro, o que chamamos de termo de entrega de muda: entregamos ao produtor rural, através dos nossos escritórios, na propriedade dele, as mudas de eucalipto e mais a assistência técnica; ele tem o compromisso e eu tenho uma preferência de compra, quer dizer, preço por preço, ele tem que vender para mim, mas é um termo de preferência. O seguinte chama-se termo de preferência: forneço muda, fertilizante, isca, formicida e assistência técnica. Finalmente, o que chamamos um contrato mais completo: forneço muda, fertilizante, isca, formicida, assistência técnica e adiantamento financeiro. Tanto menor o compromisso nosso com ele, em termos de fornecimento do insumo, menor também o compromisso dele para conosco, porque tudo isso daqui é transformado em produto. A nossa moeda é madeira. Então o débito dele, o que ele recebe como crédito lá é transformado em madeira. Se ele, no período de venda, chegar a colher a madeira e não vender, ele é bonificado de muda. Aquele débito escritural de madeira zera. No segundo caso, é a mesma coisa: todo o débito dele é zerado. No terceiro caso, zera-se todos os débitos, exceto o do adiantamento financeiro, que ele vai me pagar em madeira. Quer dizer, à medida que ele recebe uma parcela - ele recebe o adiantamento durante seis anos -, vão sendo escriturados lá tantos metros cúbicos de madeira. No final do período, na hora que ele me entregar a madeira, tantos por cento é da empresa, que é o débito financeiro dele, e o restante ele vende à empresa ao preço divulgado, que contratualmente é um preço de mercado. Primeira indagação: que mercado é esse? Esse mercado, eu diria, está em formação; não existe o mercado de fato. Qual é a cotação de madeira hoje no Estado do Espírito Santo para essa ou aquela aplicação? Eu diria que não temos ainda essa visão de

preço. Se pegarmos o anuário estatístico mensal, que a Fundação Florestal de São Paulo publica, encontramos lá madeira para energia, para celulose, para pizzaria, para não sei o quê, quer dizer, já se tem cotação disso. Acreditamos que estamos chegando num ponto de formação de um mercado desses. Se eu perguntar ao Gilson quanto está a valendo madeira para cachari, em Santa Teresa, já existe uma cotação, sem dúvida alguma.

Ao longo desses anos, através de diálogos, com platéias as mais diferenciadas - produtor, políticos, técnicos -, fomos listando o que entendemos como benefício de um Programa como esse. Para a empresa, entendemos que o benefício é o retorno do investimento na forma de produto florestal para o seu abastecimento. Na verdade, ele vai ser um parceiro meu, para o meu abastecimento, para a fábrica. É uma imagem positiva da empresa, através de parceria, no seu empreendimento. A empresa não é auto-suficiente em tudo. Ela tem que ter parceiros. A área de **marketing** é de suma importância nesse contexto.

Para o produtor, entendemos que haverá um melhor aproveitamento das terras ociosas. A recomendação é para que ele plante eucalipto na sua propriedade como algo complementar, utilizando as áreas ociosas, as áreas degradadas, não sendo esse plantio a única atividade, e que utilize as áreas nobres da sua propriedade com produtos de alimentação - por exemplo, até com café -, mas que tenha as áreas ociosas plantadas com eucalipto.

Nova fonte de renda e diversificação, é isso o que entendemos como vantagem; uso na propriedade de madeira plantada, diminuindo a pressão sobre a mata nativa; garantia de preço e mercado; contribuição para a fixação de mão-de-obra no campo - uma mão-de-obra sazonal, quer dizer, a árvore não tem uma maturação imediata, quando ele está no período de colheita do café, ele não precisa ficar cuidando das árvores, seja eucalipto ou pinus, ele vai colher utilizando uma sazonalidade de mão-de-obra; recebimento de recurso financeiro sem juros para implantação, manutenção e colheita; contrato através de equivalência-produto, quer dizer, no dia em que ele tem um adiantamento, ele já sabe que está devendo dez metros cúbicos de madeira e ponto final; 3% da produção florestal são para sua própria utilização, o produtor já está previamente autorizado a fazer isso, seja para usar no secador ou para construir um galpão.

A Aracruz disponibiliza também 3% do equivalente de muda nativa e faz um projeto para ele executar dentro da sua propriedade e, também, nas matas ciliares. Enfim, 3% de mudas nativas.

Uma outra vantagem é o proprietário produzir a madeira através de floresta de bom rendimento, perfeitamente integrada à agricultura e à pecuária. Em outras palavras, essa é a oportunidade que o Estado do Espírito Santo tem para utilizar conhecimentos de pesquisa, conhecimentos de genética, disponíveis em uma empresa competente nessa área de reflorestamento, utilizando eucalipto. É inegável - vamos esquecer esse negócio de melhor do mundo - que a Aracruz é uma das melhores empresas do mundo. Por que não repassar conhecimentos? Essa é a oportunidade de repassar informações. A muda que aquele produtor está plantando é a mesma muda que a Aracruz está plantando.

E quais os benefícios que entendemos que são diretos para o Governo? Um deles é que cumpre função social pela geração de impostos. Toda a madeira gera imposto, porque ao entrar na fábrica ela gera um imposto; essa atividade contribui para fixar o homem no meio rural através de geração de empregos, preservação de mata nativa, recuperação de área degradada e contribui para a educação conservacionista. Isso foi o que se listou como benefícios para o Governo.

Bem, falamos que tínhamos 14.700 hectares já implantados no Estado e 4.300 em Minas Gerais. Fizemos um exercício: a equipe encarregada de fazer o inventário florestal das florestas da Aracruz está fazendo anualmente o mesmo trabalho nas áreas de fomento. Quando a árvore passa de dois anos e meio ou três de idade, ela é mensurada por amostragem. Projeta-se, então, a produção de madeira na idade de corte, com base nesse levantamento porque o primeiro corte do fomento se dará agora em 1997, a árvore é cortada na idade entre seis e oito anos.

Iniciamos nossa atividade no segundo semestre de 1990. Logo, o primeiro corte se dará no início de 1997. Poderia até acontecer agora, mas está havendo a colheita de café, quer dizer, o produtor só deverá utilizar essa mão-de-obra no início de 1997.

Fizemos uma projeção utilizando os preços atuais que a empresa paga. E chegamos à seguinte conclusão: do que plantamos em 1990, deveremos colher 237 mil metros cúbicos de madeira. Em preços atuais, que variam entre R$9,00 a R$11,00 por estéreo, isso significa que a Aracruz pagará por essa madeira US$3,3 milhões. E pagará de transporte, não para o produtor, mas para que essa madeira seja transportada de um depósito até a fábrica, mais US$1,4 milhão. O que isso gera de tributos? Gera ICMS, Funrural e ICMS.

Temos 70% para o Espírito Santo, 30% para Minas Gerais. Como não estamos no Espírito Santo - por ser conservador, o Espírito Santo é um pouco mais, daria uns 75% -, jogamos só 70%. Temos, aqui em baixo, os valores de geração de tributos. O que é importante é o ICMS, o Funrural e o ICMS de transporte.

Fazendo uns cálculos, na semana passada, chegamos à conclusão de que uma primeira produção bem pequena nesse ano aqui deve gerar, só a nível de propriedade, aos depósitos, aproximadamente 13 mil viagens de caminhão trucado, e isso não está incluído. O que isso significa como injeção na economia? Parece-me algo extremamente expressivo, levando-se em consideração também que isso é pulverizado em um número grande de Municípios.

Então esse é um dado que merece ser bem refletido para vermos qual a geração de riquezas de um projeto de produção de madeira, seja de eucalipto ou de qualquer outra madeira e fonte.

O que já foi despendido até hoje? O que a Aracruz investiu nesse projeto até hoje? Adiantamentos financeiros. Já realizamos US$4,7 milhões. Esse valor é efetivamente o que já foi creditado na conta do fomentado como adiantamento financeiro. O previsto naquelas metas é mais US$9,3 milhões. Para os recursos operacionais, que são mudas, insumos e assistência, realizamos um gasto de US$9,3 milhões e estão previstos mais US$18 milhões. Então é um projeto de US$42 milhões, distribuídos nesses vários Municípios.

Geração de serviço, mão-de-obra: Qual a demanda de mão-de-obra para um hectare de eucaliptos em sete anos? Está aqui. Em sete anos, a demanda é da ordem de 123 serviços, e não estão incluídos os serviços de transporte, motorista, etc., mas é da ordem de 123 serviços. Espacialmente, como é que está isso? A fábrica está aqui, e esses pontos pretos são os depósitos onde o produtor deve entregar sua madeira. Normalmente, ficam num raio médio - da propriedade ao depósito - de 25 quilômetros. Do depósito até a fábrica, nós transportamos.

Às vezes, também se gerava uma discussão: Quanto o fomento ocupa hoje de área no Espírito Santo em relação a cada Município? Tivemos essa curiosidade. Os 43 Municípios, como falamos, ocupam 14,7 mil hectares, que representam 0,46% da área dos Municípios; quer dizer, a área ocupada hoje pelo fomento florestal é 0,46% do Município; levando em consideração esses dados, dá três milhões de hectares.

Gostaríamos apenas de falar nessa licença de operação, que tem algumas condicionantes aqui expostas. Quais são as condicionantes? A cada dois anos, temos que renovar. Estamos agora exatamente no mês do processo de renovação com o Estado. Não contratar em área de reserva legal e preservação permanente; plantio e colheita deverão ser conduzidos conforme legislação; não plantar em áreas para corte com declividade superior a 45°, em atitude superior a 1.400 metros; utilização máxima de 40% da propriedade em declividade 13 graus ou 56% em declividade compreendida entre esses dois parâmetros; e disponibilizar aquelas mudas nativas para o fomentado; a inclusão de novos municípios tem que ter a anuência do Executivo Municipal, tem que ser ouvida a Seama - mesmo os municípios desmembrados.

Para implantarmos um projeto é necessário, obrigatoriamente, um laudo prévio do IPCF, da Emater e do Ibama, salvo se ele não comparecer, com 30 dias, estaria liberado. Não temos nenhum projeto que tenha exercido essa data. Todos eles têm vistoria prévia, enfim obedecer a legislação e essas condicionantes.

Não valeria à pena eu apresentar esses dados, porque isso será objeto da palestra do Sr. Enio da Costa sobre o comparativo de rentabilidade. O que o eucalipto do fomento traz de retorno financeiro para o produtor rural? Esse tema será objeto da palestra do Sr. Enio da Costa.

Eu gostaria apenas de mostrar aqui uma transparência relativa à extensão florestal, sobre o que existe um Programa da Aracruz em convênio com o Governo do Estado. O Sr. Celso Barbosa já falou na sua palestra. O Programa de Fomento é um Programa Aracruz/produtor rural, que é intermediado com o Governo do Estado.

Teve início em 1986 e, até agora, foram doadas ao Estado 48 milhões de mudas de eucaliptos; 1.7 milhões de mudas nativas; dois viveiros - um, em Vivenda; e outro, em Linhares; o número de agricultores atingidos, de acordo com o relatório da Emater e IPCF, é de 17 mil; 40 espécies nativas com diversidade; e 71 municípios envolvidos. Como falei, é um convênio da Aracruz/IPCF/Emater. Nesse Programa, o custo da empresa é da ordem de US$5 milhões. É um programa que não é de fomento direto, mas via Estado.

Agradeço a atenção de todos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Muito obrigado Sr. Hiram Bezerra. V. Sª poderia ficar mais alguns minutos para que o Senador José Ignácio possa fazer perguntas, como também o Presidente da Federação de Agricultura.

Quero também registrar a presença do Presidente da Federação dos Trabalhadores da Agricultura o Sr. José Gerônimo Brumatti.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Realmente é o sonho. Pelo menos, pessoalmente, estou visualizando isso, com muito empenho e, evidentemente, tenho certeza de que as pessoas estão também muito além do que estou pensando.

O que eu quero perguntar é o seguinte: a preocupação que tenho é com a questão de recompormos as áreas degradadas, matas ciliares, sobretudo as cabeceiras de rios, cabeceiras de córregos, tudo aquilo que venha a produzir um afloramento da água, se é que é assim que as coisas se fazem. Estou raciocinando por esse ângulo, quer dizer, estou querendo que os rios nossos se tornem mais caudalosos. Evidentemente, com a proximidade das árvores nas matas ciliares, caem aquelas sementinhas, e eles se tornam mais piscosos. Então, o sonho que pessoalmente alimento é esse. Em que medida podemos compatibilizar essas duas coisas? Isso é notável. Bato palmas até a mão ficar inchada, mas a pergunta é a seguinte: como vamos compatibilizar a silvicultura com a perenidade das matas ciliares? Caso contrário, o sujeito planta e daqui a pouco cortam. Então, eu queria que, na hora do corte, deixassem as matas ciliares. Não sei se é assim que as coisas vão se dar.

O SR. HIRAM BEZERRA - Nobre Senador, recordo-me aqui que no início da nossa exposição, dissemos que o Estado do Espírito Santo é o único Estado que exige uma licença de operação, mas, nem por isso, eu estava dizendo que era improcedente esse tipo de atitude, que por sinal é importante. Essa licença de operação apresenta determinadas condicionantes e, dentre essas, algumas são referentes a não plantar para o corte próximo a córregos, lagos, rios, como a legislação determina. Quer dizer, há uma legislação que determina e poderia até dizer, se fosse o caso, qual a metragem.

O programa de fomento florcstal é previamente visitado. Quer dizer, o nosso técnico da Aracruz já sabe que deve seguir aquela condicionante. Mas, independentemente disso, tem que ir um técnico do Governo para dizer se a área atende à legislação; caso contrário, ela pode ser plantada com essências nativas, com eucalipto, ou melhor, com algo que será cortado - como se usa a expressão - e não pode ser plantado, não pode ser cultivado, seja com eucalipto ou com outra espécie.

Outro caminho, realmente, seriam programas - gostaria depois que algum técnico complementasse - de iniciativas, como por exemplo esses do Consórcio Santa Maria-Jucu. A preocupação estaria mais voltada para a preservação, visando a água. Então, que fosse priorizada, nesse tipo de consórcio, essa ação efetiva.

A tecnologia existe, a disponibilidade de mudas - se não existe suficiente, nós, sociedade; somos competentes para multiplicá-la. Dissemos que, durante o período, doamos 1 milhão e 700 mil mudas para esses programas. Isso é suficiente? Parece-me que não. O que representa, hoje, dentro de uma fotografia? Quanto hectares nós recuperamos? Enfim, penso que esse projeto é um chamamento, é essa unificação de esforços. Não sei algum técnico poderia complementar.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Só me pergunto como se compatibilizaria esse interesse comercial, industrial, que orienta tudo isso. Abro um parêntese: estive no Ministério do Meio Ambiente e coloquei toda a minha visão - naturalmente amadorística - do assunto e o Ministro, de repente, respondeu-me: "Senador, não vá por aí. Se o senhor não arranjar uma maneira de fazer com que o produtor ganhe dinheiro com isso, o senhor não vai conseguir fazer isso".

Então, eu queria compatibilizar essas duas coisas: que no curso do trabalho que vai produzir conseqüências de natureza comercial, também se criasse a condição para se fazer a mata ciliar. Então seria feito um percentual pequeno de 3%. Compulsoriamente - o termo é forte - mas estou querendo dizer que devia haver uma maneira de se fazer isso. O homem público tem uma chamada ética de responsabilidade. Numa época como essa, em que estamos fazendo uma verdadeira revolução no País, é preciso ouvir as pessoas, mas também é necessário fazer o que tem que ser feito. Afinal de contas, se for feito apenas o que as pessoas desejam, em tese, não se cobraria nem imposto.

É absolutamente necessário que encontremos uma maneira para compatibilizar essas duas coisas: o empreendimento comercial, que seria do fim da mata ciliar para lá, e a mata ciliar, que é absolutamente necessária para que prestemos conta aos nossos pósteros. Era essa a razão.

O SR. HIRAM BEZERRA - Senador José Ignácio Ferreira, quanto a essa questão, talvez a experiência do consórcio fale um pouco sobre isso. Estão fazendo uma experiência que vale a pena ser relatada aqui e, com ela, poderíamos responder uma parte do seu questionamento. Agora, temos sempre pensado da forma que o senhor colocou. No início dos programas de reflorestamento no Estado do Espírito Santo - há pessoas que participam há muito tempo - tínhamos uma visão um pouco mais idealista, fora da realidade econômica.

No início, tínhamos uma visão um pouco mais idealista, fora da realidade econômica. Hoje, sabemos muito bem - é isso que o senhor e o Ministro colocaram - que, se não houver uma contrapartida econômico-financeira para o produtor rural, ele não vai investir. Ele está muito preocupado hoje com o dia-a-dia, com o pagamento das contas no banco, com o que deve; ou seja, quer garantir que ele não saia do campo. Quer que haja o mínimo para ele não sair do campo. Ele não pode se dar ao luxo hoje de fazer uma ação preservacionista se não for, de uma certa forma, subsidiada.

Há uma ação da formação dos consumidores florestais. Eles consomem e têm de repor. É a questão das associações que estamos querendo criar. Isso também já minimiza a ação do meio ambiente, das chuvas sobre o solo - a erosão -, melhora a qualidade dos cursos d'água, porque melhora a cobertura vegetal florestal, o que já dá um pequeno alento.

Há um percentual com o qual cada um contribui. Por exemplo, o programa da Aracruz para o reflorestamento com nativas. Depois, a floresta Rio Doce, que também deve colocar alguma coisa sobre o seu programa de produção de mudas.

Vamos começar a ver como poderemos tentar outros recursos que possam subsidiar programas de reflorestamento com nativas.

Passo a palavra à Drª Diane rapidamente.

Sr. Nider Barbosa de Menezes, sua pergunta pode ser feita depois da manifestação de S. Sª?

O SR. NIDER BARBOSA DE MENEZES - A Federação da Agricultura não tem perguntas, quis inscrever-se para debater.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan) - Pois não.

O SR. NIDER BARBOSA DE MENEZES - Vamos perder uma oportunidade de discussão. Creio que as perguntas devem ficar para o final. Há muitos inscritos. Na medida em que cada um falar e quiser questionar, teremos uma pergunta de cada vez, quando um só poderia fazer isso de uma só vez.

A pergunta do Senador José Ignácio será respondida, tenho certeza, pela Drª Diane.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan) - Dr. Nider,(?), posso passar a palavra à Drª Diane? Em, seguida, V. Sª faz a sua colocação, pela Federação.

A SRª DIANE MARA RANGEL - Vou falar de um projeto voltado à questão do reflorestamento.

Como há algumas pessoas que não conhecem o Consórcio, vou explicá-lo rapidamente.

O Consórcio Santa Maria-Jucu é uma associação civil e jurídica, sem fins lucrativos, que tem como objetivo recuperar e conservar as bacias dos rios Jucu e Santa Maria da Vitória, para que haja fornecimento de água com qualidade e com abundância.

Seu quadro de sócios é formado por dez Municípios, banhados pelas duas bacias - que são: Vitória, Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana, Guarapari, Santa Maria, Santa Leopoldina, Domingos Martins e Marechal Floriano -, mais a sociedade civil organizada, que não contribui diretamente com os custos, mas parceiriza, através das atividades que pode executar, e pelos sócios usuários.

Temos hoje um quadro de grandes usuários: a Cooperativa Agrícola de Santa Maria de Jetibá, que tem em seu quadro 5.600 associados, dos quais 3.250 são irrigantes; temos a Companhia Siderúrgica de Tubarão; a Companhia Vale do Rio Doce; a CESAN; a Excelsa; e o Governo do Estado, através da Secretaria de Desenvolvimento sustentado.

Esse, portanto, é o quadro de sócios.

Temos um orçamento de custeio parceirizado por todos os sócios e um orçamento de investimento parceirizado através de projetos. Atualmente, todos os nossos projetos são financiados por parceiros.

O nosso programa de reflorestamento é composto por quatro subprogramas. Temos um programa voltado à proteção de nascentes. Entre 1994 e 1995, implantamos esse programa em vinte nascentes -, que conta com a

participação da Aracruz Celulose, da Companhia Siderúrgica de Tubarão e das prefeituras municipais das áreas onde o mesmo está implantado. Esse projeto visa a recuperar as nascentes que estão degradadas e enriquecer nascentes que necessitam de enriquecimento.

Em geral, isso é feito nos municípios de cabeceiras dos rios ou nos grandes contribuintes, mesmo sendo na parte intermediária da bacia. No olho d'água é feito um diâmetro de trinta metros e nos quinze primeiros metros são plantadas somente essências nativas; nos outros quinze metros, trabalhamos com o que chamamos de vegetação manejável, ou seja, frutíferas e palmitos, para garantir a produtividade para o produtor rural. Isso porque o produtor rural das duas bacias é caracterizado por possuir pequenas propriedades. Não há grandes proprietários na bacia do rio Jucu e Santa Maria. Para se ter uma idéia, o Município de Santa Maria tem 5.650 produtores rurais. A média por produtor rural está entre 10 e 12 hectares, com algumas exceções, é claro!

Além do Programa de Proteção de Nascentes, temos o Programa de Reflorestamento. São cinco os subprogramas. Um deles é o de Nascentes. O Programa de Reflorestamento, o Reflor, tem quatro subprogramas, que são: o Programa de Reflorestamento Ciliar, um Programa de Topo de Morro e Encostas Acima de 45°, para recarga de aqüífero, e um outro subprograma, que é o Floresta de Produção. Na bacia do Santa Maria e Jucu, há necessidade de quatrocentas e vinte mil caixas por ano. Isso significa que, por ano, são consumidos vinte e dois hectares de área plantada. É preciso uma reserva de pelo menos duzentos hectares para que se possam tirar esses vinte e dois hectares por ano. Essas quatrocentas e vinte mil caixas consomem uma média de oito mil e quinhentos metros quadrados de madeira por ano. Se não tivermos essa área plantada, estaremos, de certa forma, anuindo para que se pressione a mata nativa. Portanto, temos que tomar alguma medida a favor disso.

Nesse programa, contamos com a participação de um grupo muito grande de empresas do Espírito Santo. Por exemplo: a Chocolates Garoto, a Companhia Siderúrgica de Tubarão, a CESAN, a Escelsa, a Vale, a Aracruz. Dez empresas participam desse projeto.

Esse projeto é um pouco diferente. Ele se iniciou em 1993. Nossa primeira experiência foi com a Aracruz e a Secretaria de Agricultura. Contamos também com uma participação muito grande do Sistema Seag além do IDAF e da Emater. Trabalhamos em parceria. Pegávamos mudas da Aracruz, passávamos para as sacolas e as distribuíamos para o produtor mapeadas. Estabelecemos áreas prioritárias. Por exemplo, em Domingos Martins, estabelecemos como áreas prioritárias Melgaço, Córrego Pagum, Biquinha, Cascata do Galo; em Santa Maria: Garrafão, Alto São Sebastião e Rio Posmose, que eram áreas consideradas muito críticas e onde era necessária intervenção.

Assim, para cada Município foram estabelecidas as áreas críticas e as de intervenção. Nós íamos à propriedade, discutíamos o sistema com o produtor, doávamos as mudas e depois fazíamos o monitoramento. Para nossa surpresa, por maior que fosse a boa vontade do produtor rural, tínhamos um índice de perda incompatível com o investimento. Estávamos perdendo 38%. Segundo as informações do Sistema Seag, suas perdas são de 56% das mudas doadas; ou seja, o produtor não as planta ou elas morrem por falta de manutenção.

Depois, fizemos um reformulação desse nosso projeto. Estamos agora, também em parceria com a Vale, com a Companhia Siderúrgica de Tubarão, com a Aracruz, começando um novo programa, que é idêntico, pois tem floresta de produção, floresta de conservação, floresta de preservação, sendo que priorizamos para 1996 a mata ciliar.

No que diz respeito à mata ciliar, estamos fazendo o que chamamos de frentes de trabalho. Primeiramente, fazemos o mapeamento, o cadastro de toda a área. Determinamos as áreas críticas dentro das duas bacias. Dentro dessas duas áreas críticas, fazemos um cadastro do produtor rural. Negociamos com esse produtor rural a área a ser cultivada para plantio e com ele estabelecemos o mecânismo de compensação. Como é isso? Eu vou usar uma área produtiva dele. Vou utilizar a área que, na bacia dos rios Jucu e Santa Maria, para quem conhece, é a melhor, pois está perto do rio - muitas vezes a única área que o produtor rural tem de planície. Negociamos com ele. A lei manda plantar trinta metros, mas negociamos: plantamos no mínimo quinze metros. Nessa área a ser plantada, estipulamos que 5% de todas as mudas serão de palmito e 5% de frutíferas de uso comercial, porque todas as árvores produzem frutos, mas nem sempre são de utilização comercial. Essas mudas são plantadas de forma que se possa manejar e cortar seletivamente; depois, colher-se-ão os frutos.

Além disso, ainda negociamos a parte da floresta de produção. A pressão por madeira é muito grande. Demos exemplos de produção só para caixotaria e não usamos movelaria, não usamos vara para escora. Só para se ter uma idéia, um hectare plantado de tomates consome cinco mil varas de escora. Na área dos rios Santa Maria e Jucu, há uma produção de tomates que todo mundo conhece; portanto, a pressão por madeira é muito grande. É necessário que se fomente, mas de uma maneira que seja boa tanto ambientalmente quanto para o produtor rural. No caso, temos uma conta com ele, que é negociada; por exemplo, para cada área plantada com nativas, considerando que 5% da área vai ser plantada com palmito e 5% com frutíferas, nós negociamos uma área de eucalipto. No caso, não estamos plantando apenas eucalipto. Isso depende da região. Na de Santa Leopoldina, estamos plantando ipê felpudo, que dá um resultado também muito bom. Temos feito uma diversificação nessa parte de floresta de produção.

As mudas têm sido doadas pela Aracruz e pela Vale do Rio Doce, e estamos fazendo frentes de trabalho. O que é isso? Estamos plantando as mudas; por um ano, a manutenção é por nossa conta; nos dois anos seguintes, é por conta do proprietário, e fazemos o monitoramento dessa manutenção. Tudo que se perder durante os dois anos em que o proprietário ficou responsável será replantado por ele, que assumirá todo o ônus desse replantio, inclusive pagando a muda que ele deixou perder depois de um ano.

Então, cada frente de trabalho se compõe de quinze pessoas, com um capataz, um técnico agrícola, e a supervisão é feita por engenheiros florestais - um cedido pelo IDAF, do Sistema Seag, e o outro da Vale do Rio Doce. Tudo isso é colocado em custo, e temos uma previsão de implantar apenas neste ano. O projeto total é para três anos, envolvendo 850 famílias, 1,4 milhão de mudas. Pretendemos, neste ano, plantar, na bacia dos rios Jucu e Santa Maria, sessenta hectares por mês, sendo que a nossa projeção é de implantar 200 hectares até o final do ano, só com quatro frentes de trabalho.

Acho que era só isso. Eu só queria colocar a experiência do consórcio.

(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Parabéns. O trabalho está muito bonito.

Gostaria de convidar agora o Dr. Nider para fazer a sua exposição.

O SR. NIDER BARBOSA DE MENEZES - Desejo inicialmente cumprimentar este seleto Plenário e agradecer ao ilustre Senador José Ignácio Ferreira as bondosas palavras que teve para conosco na abertura dos trabalhos. Os senhores não devem levá-las muito em consideração, porque certamente são produto, primeiro, do seu bondoso coração e, segundo, da velha e profunda amizade que nos une.

Mas o fato, Senador, é que essa sua iniciativa, que vem sendo levada à frente graças ao dinamismo de seus operosos auxiliares, como a Drª Luzia Toledo, como o Dr. Almir Bressan e os outros, é de grande alcance para o sistema de defesa do meio ambiente e a sua recomposição no Estado do Espírito Santo.

Quero dar-lhe os meus mais efusivos parabéns e lembrar que o grande Pinheiro Machado dizia, em uma das suas famosas crônicas, que "quem cavalga nas asas da razão não precisa de esportes". Certamente, Senador, V. Exª está cavalgando nas asas da razão.

Vamos alcançar este objetivo de dotar o Espírito Santo de condições de defesa e de recuperação do meio ambiente, quem sabe, acredito, únicas em todo o Brasil.

No entanto, Senador, eu precisava, neste espaço, colocar a posição do setor produtivo em relação a esse importante problema. Estou falando em nome da Federação da Agricultura, que presido, e em nome da Federação das Indústrias, já que o Dr. Bassini não pôde continuar aqui e me incumbiu, na condição de Conselheiro da entidade, de representá-lo também.

A nossa visão, senhoras e senhores, ilustre Senador, é de que não devemos apenas trabalhar no sentido de preservar o meio ambiente. O processo de defesa do meio ambiente vem sendo conduzido, com muita competência, pelos diversos ambientalistas, pelas entidades ligadas ao setor produtivo, pela Aracruz Celulose, uma grande parceira, pelo Ibama, pela Secretaria da Agricultura, pelo IDAF e outras entidades que trabalham na área. Porém, no setor de recomposição, de recuperação do meio ambiente, temos encontrado sérios obstáculos, que entendemos residir na legislação federal, que controla as questões do meio ambiente.

Como diretor que sou também da Confederação Nacional da Agricultura, tive oportunidade, diversas vezes, de representar a CNA em reuniões do Conama. Penso que todos sabem que o Conama congrega 73 entidades com direito a voto; o setor produtivo só tem direito a três votos. Temos, no Conama, voz, mas, rigorosamente, não temos vez. Por quê? Porque em todas as nossas proposições no sentido de recompor o meio ambiente esbarramos com a oposição de certas entidades governamentais e muitas

entidades não-governamentais, que, naturalmente, nos sobrepujam; a agricultura tem somente um voto; o comércio, um voto; a indústria, um voto; acabou a nossa representatividade.

E aí, Senador, esbarramos num outro problema, o da Mata Atlântica. Como todos sabem, o Espírito Santo está todo ele sobre a área jurídica de defesa da Mata Atlântica.

Na Federação da Agricultura, em reuniões memoráveis, como V. Exª tem tido oportunidade de participar, com muito orgulho para nós, todas as vezes em que levanto a voz para falar em defesa da recomposição do meio ambiente, algum companheiro da diretoria ou dos nossos sindicatos espalhados pelo interior logo contradita: como vou fazer plantio de florestas nativas se passo a não ser dono nem dessa floresta nem daquela terra que ocupo? A partir do momento em que planto uma árvore de peroba, por exemplo, deixo de ser dono da árvore e da terra que ela ocupa. Por quê? Porque essa árvore, ou essas árvores, ou esses bosques passam a pertencer ao patrimônio da humanidade.

Deveríamos atentar para esse grave problema, porque me sinto desencorajado a ir lá para a minha federação, convocar os meus sindicatos, os meus companheiros, produtores rurais, e incentivá-los a plantar florestas nativas, porque, com isso, os estou induzindo a problemas futuros.

Quando vi o nosso querido representante da Secretaria da Agricultura, numa belíssima explanação, dizer que a Secretaria pretende arregimentar cerca de 20 mil produtores rurais para aderirem ao processo de reflorestamento, logo imaginei: se tivermos que colocar os pés no chão, teremos que ir lá e nos manifestarmos contrariamente a esse projeto, porque todos eles, no futuro, vão dar problema ao produtor rural, pelas razões que mencionei, pois a legislação federal impede que incentivemos a formação de florestas nativas.

Temos que partir para o reflorestamento de essências exóticas. Dentro desta concepção, tornamo-nos parceiros da Aracruz Celulose no seu extraordinário programa de reflorestamento com eucaliptos, ou **pinus** guatemalteco. Por quê? Porque, já que não podemos incentivar a formação de florestas nativas, temos que incentivar o produtor a ter outras rendas para a sua manutenção. Hoje o produtor vive sem renda, porque os seus produtos não têm valor nenhum. O café não tem valor, a carne não tem valor, o leite não tem valor. O produtor tem que viver de alguma coisa.

Portanto, passamos a incentivar, a sermos parceiros desse extraordinário projeto que a Aracruz Celulose, em tão boa hora, conseguiu montar, para beneficiar os milhares de produtores espalhados por todo o Estado do Espírito Santo.

Dr. Hiram, o senhor está de parabéns pela belíssima exposição que fez. Acredito que o Dr. Hiram Bezerra não quis abordar aqui um problema - talvez por sua delicadeza, talvez até por questões de ética - que enfrentamos, juntamente com a Aracruz Celulose. Esta enfrentou o radicalismo dos ambientalistas contra esse programa, o que é incrível. Moveu-se contra a Aracruz Celulose uma ação para proibi-la de colocar em prática esse programa exposto há pouco.

Lamentavelmente, o Ministério Público Federal fez um questionamento violento contra nós, a Aracruz. E a federação levou o ilustre Magistrado Federal a prolatar uma sentença contra nós e tivemos que bater às portas do Superior Tribunal de Justiça, no Rio de Janeiro. Decorridos quase três anos, ganhamos lá, e a Aracruz conseguiu reativar o seu programa de incentivo de reflorestamento no Estado do Espírito Santo.

Senador, queria pedir vênia a todos os presentes para manifestar-me contrariamente ao seu ponto de vista, a defesa que V. Exª vem fazendo, inclusive através dos órgãos de imprensa, colocando o Ministério Público como guardião dos problemas do meio ambiente. Somos contra que o Ministério Público seja o órgão encarregado de zelar pelas questões do meio ambiente. Por quê? Não somos contra o Ministério Público como entidade, mas como entidade defensora, sim.

Eu me iniciei ainda como universitário, na difícil arte da defesa da ciência do Direito, no escritório do Senador José Ignácio. E, nos anos em que estivemos advogando, nas mais diversas comarcas do Estado, passamos a ter o Ministério Público como um órgão acusador.

Nos ene processos que defendemos, verificamos que o Ministério Público quase que invariavelmente acusa. Em alguns casos excepcionalíssimos, o Ministério Público entende que aquele cidadão acusado não deve ser penalizado, não deve ser punido, não deve ser condenado.

Assistimos, milhares de vezes, ao Ministério Público, nos diversos júris dos quais participamos, perder de sete a zero. Por quê? Porque o corpo de jurados nem sempre compactua com as idéias do Ministério Público.

Porém, imaginem V. Exªs se os produtores rurais, que não precisam ser acusados, pelo contrário, precisam ser defendidos - e, no caso, incluem-se a federação e o setor produtivo -, tiverem, como defensor do meio ambiente, o Ministério Público? Para nós, isso seria um verdadeiro desastre!

Assim, Senador, queríamos deixar patente a nossa posição, deixar bem claro, enfatizar mesmo que nada temos contra o Ministério Público, mas apenas contra o Ministério Público nessa atividade de defesa do meio ambiente. E deixar a todos a mensagem de que estamos no caminho certo. Estamos, Senador, cavalgando nas asas da razão. Precisamos defender o meio ambiente, precisamos mais do que defendê-lo: preservá-lo.

Em relação ao seu questionamento ao Dr. Hiram, acredito que poderia ser respondido ou melhor esclarecido, quem sabe, segundo este ponto de vista: se a legislação nos permitisse, ao invés de plantar **pinus**, eucalipto, poderíamos plantar peroba, ipê, cerejeira, outras essências nativas. Dessa forma, não estaríamos com problemas de matas ciliares, de restingas e coisas parecidas.

Deveríamos fazer como os países mais adiantados. Certamente que V. Exª e muitos aqui presentes já visitaram a área da famosa floresta negra na Alemanha, que foi rigorosamente dizimada e completamente recuperada. Hoje, quem visitar essa área, verá um extraordinário trabalho, feito pelo ser humano, na recomposição da sua cobertura florestal.

Às vezes, tenho muito receio em defender certos pontos de vista, porque, em algumas ocasiões, eles não batem com o da maioria das pessoas que defendem o meio ambiente. Mas, na condição em que me encontro, sou obrigado a expor esse problema com a maior franqueza.

Encontramos, além de uma legislação muito severa, como bem o disse o Dr. Adilson, um radicalismo muito grande nesse setor, a tal ponto que, em algum governo passado, não muito distante do atual, a Aracruz Celulose quis implantar no Espírito Santo um projeto de cerca de 20 a 30 mil hectares de floresta. O Governo do Estado proibiu que isso acontecesse, através de portarias, de decisões, de pressões etc. A Aracruz, então, não implantou 20 ou 30 mil hectares de florestas no Estado, mas 50 mil no Estado da Bahia.

Quem perdeu? Creio que foi o Estado do Espírito Santo; perderam os produtores rurais daquele Estado. E temos o exemplo de Santa Teresa, onde a Aracruz Celulose obteve o apoio total da municipalidade.

Aqui está o nosso ilustre Prefeito de Santa Teresa, que fez reflorestamento em áreas rigorosamente degradadas, em áreas de encostas íngremes. E hoje ela já está alimentando o setor produtivo dos hortigranjeiros com caixas e com material de embalagem, exclusivamente com madeiras de eucalipto produzidos até com cinco anos de idade.

Isso, senhores, faz com que a demanda diminua sobre as florestas nativas, isso faz com que o eucalipto gere mais riquezas, mais mão-de-obra, mais salários, mais tributos, enquanto isso as florestas nativas estão sendo preservadas.

Hoje enfrentamos, nobre Senador, meus senhores, outro grave problema. Estamos colhendo talvez a maior safra de café do Estado do Espírito Santo. O Espírito Santo tornou-se hoje o segundo maior produtor de café do Brasil. Estamos produzindo 1/4 de toda a safra brasileira, só estamos perdendo para Minas Gerais que vai colher cerca de nove milhões de sacas. Estamos colhendo quatro milhões e meio de sacas de café este ano, enquanto isso São Paulo, Paraná e Bahia estão com um milhão e meio, um milhão e oitocentas mil sacas cada um. Mas hoje os produtores de café do norte do Estado, que produzem o conelon, e amanhã serão os produtores do sul, que produzem o arábica, que não começaram ainda a sua colheita, estarão sendo visitados, como estão sendo hoje os do norte, pelos fiscais do Ibama, que estão multando todos os produtores que têm os seus secadores de café que funcionam à base de lenha para fazer a secagem do produto.

Isso gera uma situação extremamente desconfortável e acredito muito grave, que precisa ser debatida num seminário como este. Acredito que não devemos vir aqui somente para bater palmas e a razão desta minha manifestação é para alertar, peço vênia para isso, a todas as senhoras e senhores interessados, porque o setor produtivo tem sido vítima de certos setores do ambientalismo. A tal ponto o radicalismo chegou, nobre Senador, e estamos falando aqui publicamente, está sendo gravado, mandei um fax para V. Exª semana passada, que produtores rurais de Pancas, de Alto Rio Novo, de Mantenópolis, de Linhares, de Ecoporanga foram multados porque tinham lenha seca na porta dos seus secadores. Muitas vezes aquela lenha era de mangueira. Mangueira não é árvore nativa. Mangueira é árvore que veio da Índia.

O radicalismo está tão grande hoje que para se cortar eucalipto, plantado pela Aracruz, por nós - tenho plantação de eucalipto também, de pinus. Tenho minha mata nativa e já caí na besteira de plantar peroba e essências nativas. Quem quiser pode ir a minha propriedade em Santa Leopoldina para

verificar -, que temos de pedir permissão aos órgãos governamentais ligados ao setor de defesa do meio ambiente. É claro que isso não é a regra, são as exceções, mas se não falarmos, se não alertamos as autoridades daqui a pouco isso vira regra e ninguém pode trabalhar mais nessas condições.

Então, vamos preservar o meio ambiente? V. Exªs contem com a ação, com a força com tudo que a Federação da Agricultura puder fazer junto aos seus associados produtores; contem com o nosso apoio incondicional mesmo no sentido de conseguirmos fazer a recomposição, penso que é mais importante que a preservação, do meio ambiente.

Com estas palavras quero deixar a nossa posição, agradecer sensibilizado a atenção de todos, pedir desculpas porque muitas vezes o nosso ponto de vista pode não coincidir com o da maioria do plenário, mas esta é a posição do setor produtivo. E, mais uma vez, nobre Senador, quero parabenizar V. Exª por este extraordinário trabalho de conscientização de todas as autoridades, de todas as pessoas que amam esta terra, que querem o bem-estar do nosso povo. Este trabalho de defesa do meio ambiente é digno dos maiores elogios e do nosso total e incondicional apoio. Que V. Exª, Senador, continue cavalgando nas asas da razão.

(Palmas.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan) - Muito obrigado, Dr. Enio Barbosa, mais uma vez colocando a realidade do Estado do Espírito Santo na área agrícola.

Com a palavra a Drª Andréia Pontual, Curadora do Meio Ambiente do Estado do Espírito Santo.

A SRª ANDREIA PONTUAL - Bom dia a todos.

Gostaria de colocar o meu ponto de vista com relação à fala do Dr. Barbosa de Menezes. Já tive outras oportunidades de conversar com o Presidente da Federação da Agricultura sobre esse assunto. Infelizmente, não posso concordar com o que ele diz. Primeiro porque o Ministério Público realmente tem entre uma de suas funções institucionais a defesa da sociedade na área criminal. Assim como ele desenvolve essa atividade, procura desenvolver todas as outras também, com a maior lisura, atuando dentro do que existe nos autos. Se as provas dos autos pugnam pela condenação, defendemos a condenação; se indicam que aquele indiciado deve ser absolvido, o Ministério Público, com toda certeza, pede a absolvição. Isso porque o representante do Ministério Público de uma forma geral é um funcionário público consciente e ciente de suas atribuições.

A Constituição de 1988 nos colocou como defensores dos interesses públicos difusos e neles se inclui o meio ambiente, dentre outras atividades. Dentro desse conceito, já vínhamos atuando desde 1981, praticamente desde 1985 com a Lei da Ação Civil Pública. Essa lei foi uma inovação no sistema legislativo brasileiro, porque possibilitou, inclusive, o acordo extrajudicial, que tem força de título executivo. Esse acordo extrajudicial permite que o Ministério Público sente com aquela pessoa que seria processada, antes ou durante a ação pública, e faça um acordo de ajuste de conduta.

No nosso Estado, cerca de 90% das ações do Ministério Público com relação ao meio ambiente acabam nesse acordo, que é bom para todas as partes. Foi a oportunidade que o legislador deu para que os problemas relacionados com o meio ambiente realmente pudessem ser resolvidos, porque o Judiciário é muito lento, em função do enorme número de ações, e os problemas ambientais exigem uma solução rápida e definitiva. Não adianta uma sentença que diga que o produtor tem que plantar imediatamente um determinado número de árvores, porque existe a época do plantio, a época da chuva. Isso através da negociação é muito mais fácil de ser atingido.

Além disso, o Ministério Público participa de todos os licenciamentos ambientais do Estado.

Devo aqui defender o Ministério Público porque ele não atua com o rigor com que V. Sª afirmou. Até muito pelo contrário, temos o Projeto Nascente Alegre que vem possibilitando aos agricultores da região o plantio de árvores na mata ciliar, que não está sendo feito dentro dos 30 metros que a lei exige. Nós temos tido um convívio com o produtor analisando exatamente a sua sobrevivência na região serrana. É uma preocupação muito grande, porque o produtor não pode plantar em área de declive, não pode plantar nas matas ciliares. Se fôssemos realmente esse órgão acusador que o Secretário quer transmitir, esse Estado ficaria inviável no setor de agricultura. Temos consciência disso.

É bom que se pegue um Ministério Público que existe, que efetivamente trabalha, um órgão que está plenamente dentro dos interesses da sociedade - nem dos ambientalistas radicais, nem do setor produtivo radical. O que se pretende é um meio termo que possibilite tanto o desenvolvimento da produção quanto a preservação do ambiente para a nossa própria sobrevivência.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Com a palavra o Dr. Celso Barbosa, para um esclarecimento.

O SR. CELSO BARBOSA - Na fala do Dr. Nider Barbosa de Menezes ouvimos uma referência à minha apresentação, enquanto representante da Secretaria da Agricultura. Pedi oportunidade para um esclarecimento porque certamente o mesmo entendimento que o Dr. Nider teve pode ter sido passado para outras pessoas.

Na verdade, o número que citamos representa 40 mil hectares de floresta plantada de eucalipto no decorrer dos diferentes programas que já executamos. Iniciado em 1979, até o momento temos cerca de 20 mil produtores, certamente muitos associados da federação, que são parceiros dessa idéia. Certamente foi um mal entendido, e pedi um aparte para esclarecer e ficar tudo bem claro.

V. Sª tocou também no aspecto da floresta plantada. Acredito que o representante do Ibama pode esclarecer isso melhor do que eu, mas na leitura que tenho do Código Florestal, em seu art. 10, diz que é livre a exploração na floresta plantada, excluídas as de preservação permanente.

Portanto, o conceito de preservação permanente, neste caso, situa-se em relação ao espaço onde é plantado, ou seja, em margem de córrego, em beirada de lagoa, em topo de morro, em altitudes acima de 1.800 metros. Em topografias acima de 45 graus é proibida também a exploração, mesmo que da floresta plantada.

Portanto, nas demais condições, fora dessas citadas, não acredito haver nenhuma objeção da parte da legislação e, portanto, da parte do Ibama.

Muito obrigado.

(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Estamos na hora do almoço e temos exposições importantes para serem colocadas.

O Ibama também r de para complementar a fala do Dr. Celso Barbosa.

Estão aqui presentes o Prefeito de Santa Teresa; o Secretário da Celulose Aracruz, Dr. Sorensini; o Setor Florestal da Companhia Vale do Rio Doce, da Emater e do IDAF, que ainda não se manifestaram.

Poderíamos nos alongar um pouco mais e almoçar mais tarde, ou almoçamos aqui para voltarmos às 13h30min, atrasando um pouquinho o início da palestra do Dr. Messias.

Se o Roberto também concorda, passamos para às 14h30min a discussão, depois do almoço. O que vocês acham?

(Intervenções fora do microfone)

O SR. JOÃO BATISTA RASSELLI - Gostaria de apenas reforçar o que disse o Dr. Celso Barbosa, com relação ao que disse o Dr. Nider sobre a questão do reflorestamento com plantios executados pelo próprio produtor.

De acordo com o art. 12 do Código Florestal, nas florestas plantadas é livre a extração, desde que esses plantios não estejam executados em áreas de preservação permanente. Isso é livre. O Ibama não vai proibir de liberar esses plantios executados nessas áreas, se não estiverem em áreas de preservação permanente.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan) - Faremos uma pausa para o almoço, para o qual todos estão convidados, oferecido pela Federação das Indústrias do Estado.

Voltaremos à reunião às 13h30min.

(A reunião é suspensa às 12h58min e reaberta às 13h55min.)

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Está reaberta a reunião, com a segunda etapa dos nossos debates, ainda do primeiro painel, que está um pouco atrasado, com exposições muito importantes. Em seguida, passaremos à programação normal, com a palestra do Dr. Roberto Messias Franco.

Com a palavra o Dr. Álvaro Garcia, do Setor Florestal da Companhia Vale do Rio Doce.

Enquanto o Dr. Álvaro prepara o material, vou fazer explicações para quem não conhece: a Floresta Rio Doce é a que tem a melhor experiência com a Associação de Culturas Florestais aqui no Estado, em termos de pesquisas de associação de culturas. Acredito que serão muito úteis essas experiências para os programas a serem implementados aqui na área de fomento florestal.

O SR. ÁLVARO GARCÍA - Agradeço o convite e a participação neste evento. Eu gostaria de retomar a temática deste Seminário, apesar de as discussões, já no final da manhã, terem sido bastante interessantes. Pelo que pudemos perceber do objetivo deste Seminário, é uma realidade no estado a demanda por produtos florestais. Essa demanda está ligada a alguns segmentos, não tão estruturados como o segmento da celulose, que está bastante estruturado e vem permitindo um programa de fomento das dimensões e alcances, como vimos na palestra do Sr. Hiram.

Há uma demanda já identificada, uma busca de alternativas para atender, suprir essa demanda, e que, a cada ano, vem-se renovando em termos de perspectivas, sendo que muito pouco temos conseguido enxergar na prática. Longe de termos chegado à perfeição ou ao domínio total do conhecimento, a cada dia estamos errando menos, principalmente nessa área de florestas tropicais, de silvicultura tropical, onde o objetivo é um pouco diferente daquele objetivo agronômico, daquele objetivo, vamos dizer assim, mais rico, porém mais simples, da monocultura. Entendo que fazer monocultura é uma coisa de fácil domínio, tanto que hoje a Aracruz é não só destaque nacional, como mundial. O estado tem destaque na produção de morango na região Domingos Martins; de alho, em Santa Maria; de batata, enfim. Por outro lado, para produzir florestas para usos múltiplos, produzir florestas de serviços, ainda temos que dar alguns passos.

Por muito tempo justificou-se a inércia e o imobilismo nessa área de florestas tropicais de uso múltiplo graças à falta de informações. Em virtude de um trabalho que vem sendo feito não só pela Companhia Vale do Rio Doce, através das florestas, mas também com outros órgãos de pesquisa, instituições que têm demandado algum esforço, mesmo que parcial, hoje, sabidamente, já é possível estabelecerem-se modelos e sistemas de produção que envolvam mais de uma espécie. É claro que - volto a repetir - não temos ainda a sapiência para dizer que se faça dessa maneira explicitamente, mas também já não se justifica dizer que não fazemos nada porque não sabemos fazer.

Esse conjunto de informações já disponíveis permite desenvolver algumas ações específicas, como aquelas necessárias ao escopo desse projeto, fruto deste Seminário, que é um atendimento localizado, a meu ver, pelo documento que temos em mãos, uma demanda localizada, uma demanda já especificada para a qual, com as condições e conhecimentos adquiridos, é possível buscar novos caminhos.

Então, o que falta? Se temos hoje um conhecimento se não pleno, bastante suficiente, se temos hoje uma estrutura oficial, institucional, um momento empresarial favorável, o que falta fazer? O que precisa ser feito para que coloquemos os pés no chão e realmente executemos alguma coisa?

É fundamental quebrarmos a inércia. Fazer é uma maneira de evoluirmos para um modelo mais elaborado. Não adianta nos reunirmos e elaborarmos propostas milagrosas se não formos ao campo, não nos estabelecermos e começarmos a fazer.

Hoje - e volto ao exemplo - o estado sabe plantar inúmeras culturas, porque o fez. Quando chegaram aqui culturas como a do morango, no começo da silvicultura de espécies de rápido crescimento, como o eucalipto, com certeza não se sabia fazer nada. Começou-se a fazer, fez-se, está-se fazendo e acredito que, cada vez mais, se está aprendendo. Quebrar a inércia é o básico.

Ao mesmo tempo, necessitamos de referências. Hoje, já temos condições de colocar como referência o programa de fomento do estado ou da própria Aracruz. Essas referências precisam ser multiplicadas dentro daqueles objetivos, dentro do escopo no qual o fomento foi implantado.

Por outro lado, não temos ainda referências que possam subsidiar ou que possam ser copiadas em outros segmentos, em outros atendimentos, como floresta de produção, recuperação de matas ciliares, florestas de uso múltiplo.

Sempre falo que o que temos são espécies de uso múltiplo. O eucalipto, certamente, e o **pinus** são espécies de uso múltiplo. Dá-se uso à espécie de acordo com a idade. Então, são espécies de uso múltiplo. Mas a floresta não é de uso múltiplo.

Temos plantado, no caso do eucalipto, especificamente, basicamente para um uso, com as peculiaridades desse uso. Não temos ainda nenhuma floresta de eucalipto com 10, 15 anos, que possa ter um uso, mas sabemos que a espécie tem potencial para múltiplos usos.

Planejamento e diagnósticos, a meu ver, são fundamentais. É importantíssimo termos planejamento e diagnósticos, mas também sabemos que há inúmeros casos em que não se passou disso. Temos uma quantidade de diagnósticos e de planos que se renovam quase que a cada quatro anos. Muda o Governo, fazem-se novos diagnósticos, novos planos e não passa disso.

A meu ver, fazer é fundamental e se relaciona com as unidades de referência. Nesse programa - e esta seria uma sugestão - dever-se-ia estabelecer para o público-alvo, de indústrias e serrarias, cerâmicas, panificadoras, moveleiros - acredito que há um desenho de onde isso se situa no estado, se já não está muito atualizado, é uma referência fidedigna -, dever-se-ia estabelecer para essas regiões consumidoras programas específicos, referências específicas. A partir daí, então, com o conhecimento já adquirido, começar a plantar florestas, e, a par disso, criar uma estrutura de fomento, de incentivo - algo a ser discutido **a posteriori** -, para que isso possa ser ampliado. Imaginamos que uma forma de se espalhar uma boa idéia é mostrá-la a todos.

Nesse sentido, a partir da definição desses parâmetros básicos, da aptidão, da demanda e dos custos, que se possa estabelecer unidades de referência e momentos para se equacionar, a nível local e até regional, essas demandas, que são objeto deste Seminário de parceria e desenvolvimento do meio ambiente. A maioria das instituições aqui presentes tem uma contribuição a dar.

Acredito que a Floresta do Rio Doce, através dos trabalhos em Linhares, já tem um arsenal de informações. Acredito que outras instituições, a própria Aracruz e os órgãos oficiais já possuem essas informações, faltando somente dar uma ajustada, levar ao campo e começar a executar. O fundamental é fazer, fazer e fazer. Com o tempo chegaremos à perfeição do modelo.

Acredito que essas unidades de referência, como o consórcio Santa Maria-Jucu, que inicia agora uma parceria, são fundamentais.

Temos visto o descrédito por parte do agricultor, devido a algumas iniciativas que abortaram no seu andamento, criando um desgaste muito grande nos órgãos que voltam ao agricultor para propor um programa, um modelo de desenvolvimento.

Penso que não adianta queremos abraçar o mundo de uma vez só, mas estabelecidas essas demandas - há trabalhos no plano de desenvolvimento florestal do estado e inúmeros projetos de governo -, regionalizado esse potencial, essa aptidão, poder-se-á criar os modelos que seriam pólos de disseminação, de referência. Podemos contar com a ajuda dos que conhecem o assunto - e são muitos -, para que possamos desfazer de vez o mito de que não fazemos nada porque não sabemos ou porque é muito difícil. Pelo contrário, hoje já é possível realizar programas. Eu passaria a tarde toda relatando as experiências de Linhares e de outros lugares.

A mensagem é essa: deve-se quebrar a inércia e criar-se unidades de referência, contando com a ajuda, com o estoque de informações que o estado hoje já possui.

Muito obrigado.

(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan) - Muito obrigado, Sr. Álvaro Garcia. Vamos necessariamente precisar do grande apoio da Floresta do Rio Doce, inclusive até como demonstração e experiência do que já ocorre com a associação de plantios florestais com culturas de ciclo anual.

Concedo a palavra ao Sr. Gilson Antônio Sales, Prefeito de Santa Teresa, que muito tem feito com os recursos que recebe.

O SR. GILSON ANTÔNIO SALES - Quero cumprimentar todos os presentes. Falarei pouco, porque acredito que o que acabamos de ouvir deve ser o caminho a seguir. Já estamos acostumados a reuniões, e o que interessa mesmo é fazê-las. Concordo plenamente com o rapaz da Vale do Rio Doce.

Nós, de Santa Teresa, temos uma parceria com a Aracruz. O ETCF também foi parceiro, em Santa Teresa, com as empresas de cerâmica. Atualmente, há empresários que chegam a ter até 750 mil árvores de eucalipto plantadas, para que possam fazer a queima e a sua cerâmica.

A Emater também foi - e ainda é - muito importante em Santa Teresa. O Prefeito trabalha com os técnicos da Emater, e são eles que realmente dizem onde se pode e onde se deve plantar eucalipto.

Ouvimos aqui o Sr. Celso Barbosa, e realmente é preciso encontrar mecanismos para que o produtor tenha condições de vida no campo. Aqueles que tiveram o cuidado com o desmatamento, que conservaram as matas nativas, talvez hoje não possam pegar no cabo de uma enxada, porque têm problemas quanto a esta questão. Precisamos rever a legislação para ver o que podemos fazer.

Já participamos de diversas reuniões com o Senador José Ignácio, que, inclusive, foi ao interior. Conversamos sobre o assunto em Marechal Floriano e chegamos à conclusão de que é preciso realmente mudar a legislação, caso contrário poderemos ver acontecer algo que poderia ser evitado. Por exemplo, às vezes, o produtor sai em busca de uma licença, e, talvez, por falta de conhecimento ou por não ir à área solicitada, para ver o que se está pedindo, a pessoa que o atende diz que ele não poderá plantar. Ele, então, espera

momento exato e, à noite ou em qualquer hora, põe fogo na área. Mas, ao invés de aproveitar aquela capoeira, acaba destruindo todas as matas nativas em volta.

É preciso, pois, que todos os técnicos do meio ambiente vistam a camisa por amor à causa própria, à causa da população, verifiquem as áreas, para que possamos, juntos, realmente resolver todos esses problemas.

A outra parte é referente à Defensoria Pública. Hoje, em Santa Teresa, tenho um parceiro, o promotor. Realmente, há essas questões, mas, às vezes, procuramos multar, mandar que o fiscal embargue e identifique o cidadão, mas ele vai lá, derruba assim mesmo. Se o Poder Público, a Justiça, não agir imediatamente, não conseguiremos conter. Sabemos que há razões até para que, às vezes, as pessoas, por falta de conhecimento, cometam tantos erros. Nós, em Santa Teresa, temos a...

(Falha na gravação.)

Realmente, quem conhece Santa Teresa sabe que o produtor tem renda de todos os lados. Estamos fazendo um bom trabalho lá. Representante da Prefeitura viajou para Campinas-SP, a fim de mostrar que podemos também produzir alguma coisa diferente. Hoje temos uma produção muito boa de goiaba. Há produtor que obtém rendimento de 2 mil reais por semana. Temos uma plantação de goiaba com 40 hectares. Já existe uma densificação, o que está trazendo retorno bom para os produtores.

Quanto à produção de eucalipto, temos 40% porque houve uma divisão do município. Com a saída de São Roque, o território de Santa Teresa diminuiu. Vamos ficar com uma faixa de quase 40% coberta de área verde e mata nativa. Temos conhecimento de que as condições de vida hoje são diferentes. Quando éramos criança, víamos aquelas grandes bacias, aqueles rios, aquelas matas. Hoje percebemos que os rios estão-se tornando córregos. É preciso fazer alguma coisa para mudar essa situação. Para isso é preciso ter uma política que possibilite algum investimento nessa área. Estou aqui mais para pedir. A Aracruz tem-nos dado muita cobertura, inclusive mudas de palmito e de outras árvores com as quais estamos reflorestando algumas áreas. A Aracruz tem sido sempre uma verdadeira parceira nossa.

Em Santa Teresa, há cerca de três mil pessoas que sobrevivem fabricando caixa. Se não fossem esses eucaliptos, que servem também para escoramento, nossas áreas estariam bastante desmatadas.

A própria Prefeitura fez uma plantação de eucalipto para fazer pranchão para ponte, em parceria com o produtor. Ficamos um pouco tristes, porque até dois ou três anos atrás, foi proibido plantar eucalipto em Santa Teresa. Tivemos que discutir muito essa questão. Mandamos até ofício para o Cocema. Até hoje não está boa a situação de Santa Teresa, mas estamos trabalhando no programa de meio ambiente para melhorá-la.

Fomos à Coimbra, acompanhados pelos técnicos da EMATER, para ver as instalações e montamos, em Santa Teresa, uma pequena usina de reciclagem de lixo. Já estamos trabalhando nisso.

Sabemos que para alcançar nossos objetivos dependemos da educação, isto é, da maneira como está sendo criada a nossa população.

Em Santa Teresa temos sorte - sou prefeito agora -, porque os prefeitos que por lá passaram se preocuparam muito com educação e a cultura. Em todo o interior do município ocorre uma coisa incrível: muitas pessoas trabalham na colheita do café durante o dia e à noite vão para a faculdade em Colatina.

Depois de algumas pesquisas feitas nas faculdades de Colatina, chegaram à conclusão de que quase 50% dos acadêmicos são de Santa Teresa. Ganhamos de Colatina, de Linhares, de vários municípios. Proporcionalmente, a quantidade de estudantes de Santa Teresa é muito maior que a de Colatina e a de outras cidades vizinhas.

Deixamos de investir em outras áreas para investir em educação.

Deixo ao José Ignácio, nosso Senador... Chamo o Senador de José Ignácio, porque temos grande amizade. Ele tem estado lado a lado conosco. É uma pessoa muito leal. Admiro-o muito pelas suas atitudes e pela sua lealdade em qualquer situação. De vez em quando, lembro-me do que aconteceu quando ele era Líder do Governo Collor e candidato a Governador do Espírito Santo: achei ruim quando ele defendeu, no Congresso Nacional, os interesses do Collor. Disse-lhe: "Numa hora dessa, você vai fazer isso?" Ele foi leal ao Presidente na função que estava ocupando e se mostrou uma pessoa coerente.

No Brasil, os Parlamentares votam - perdoem a minha franqueza - e depois, quando vêm as conseqüências, eles não sabem por que aquilo está acontecendo.

Em Santa Teresa, temos um trabalho direto de investimento no cidadão, porque não é possível educação sem saúde. É preciso que as crianças sejam sadias para que possam obter uma boa aprendizagem no colégio. Foi feita uma pesquisa e em Santa Teresa é quase zero a mortalidade infantil. Não fomos incluídos no programa Comunidade Solidária, porque não tínhamos índice de mortalidade infantil. Assim, para eu trazer um recurso de Brasília para Santa Teresa, preciso ter uma contrapartida de 30%, porque investimos em áreas onde muitos não gostam de investir. Todos sabem que todo mundo quando sobe num palanque para se eleger a primeira coisa de que fala é saúde e educação. Depois, isso não é prioridade. Ele não compra cimento, não compra areia, não compra brita.

Às vezes chego a pensar se vale a pena fazer tanto sacrifício, preocupar-me tanto com a situação do pequeno produtor que está trabalhando na roça. Quando um filho pequeno adoece, ele fica doido, porque não encontra um médico para atendê-lo. Não posso concordar com isso. É uma vergonha o que acontece a um trabalhador que ganha R$200,00 por mês, que é explorado. Também faço parte desse povo trabalhador. Bati cartão durante 22 anos, fui peão também e sou peão até hoje. Se sair da prefeitura, terei de voltar ao meu trabalho. O verdadeiro Partido dos Trabalhadores é aquele que se preocupa com a vida do trabalhador, com sua renda.

As coisas são malfeitas. Se, em Santa Teresa, estou fazendo um bom trabalho em saúde, o que o Governo tem de fazer? Ajudar Santa Teresa, porque está fazendo um bom trabalho em saúde. Se estou investindo em educação, o Governo tem de ajudar.

O caminho é mudar um pouco a nossa legislação e fazer o que nosso amigo disse: "Temos mais é que fazer, trabalhar e colocar em prática o que pensamos e estamos comentando aqui". Não adianta nos reunirmos e depois irmos embora e esquecermos tudo o que foi dito aqui.

Quero dizer a todas as entidades presentes, às empresas privadas, que a Prefeitura de Santa Teresa tem um viveiro feito em parceria com a Aracruz, com quem temos um contato maior, porque somos vizinhos, há muito tempo estamos unidos por laços de amizade e hoje estamos produzindo mudas. Dependo do apoio de todos os senhores técnicos, principalmente daqueles da Vale do Rio Doce, pois temos de fazer reflorestamento. Temos a Secretaria de Meio Ambiente em Santa Teresa e contratamos professores, para que levem até a sala de aula a idéia do que vem a ser o respeito ao meio ambiente. Santa Teresa está-se preparando para fazer a reciclagem do lixo e tenho certeza de que vai dar certo, porque a consciência da população está mais ou menos formada.

Estou sofrendo, porque não temos recursos e poderíamos resolver os problemas das bacias sem gastar muito. Fiz um levantamento no meu município, observando o meio ambiente, e constatei que, se fizéssemos uma parceria, tiraríamos, pelo menos, 90% da poluição das bacias que atravessam o município, e com pouco dinheiro, simplesmente trabalhando com as fossas sépticas, com cada morador em cada casa. E pretendemos resolver o problema com pouco dinheiro. Não se trata de projeto de R$2 milhões ou R$3 milhões. Seriam coisinhas simples, desde que tivéssemos parceria ou um jeito de executar algo. Infelizmente não temos, porque hoje estamos vivendo um momento difícil.

Quero aqui dizer que o Sr. Almir Bressan Jr. tem sido um companheiro e incentivador muito grande nessa área. Ele sempre nos deu cobertura. E nós, em Santa Teresa, gostamos realmente de ouvir, assistir e prestigiar as pessoas que nos ajudam.

Há um trabalho em Santa Teresa, que conta com a parceria de muitos. Não sou dono de nada em Santa Teresa. Lá aceitamos que os segmentos da sociedade participem da administração. Mesmo as pessoas que não são de Santa Teresa, mas que têm ideais positivos, ajudam; precisamos desse apoio e, principalmente, de ajuda técnica. É uma dificuldade grande executar algum projeto, conseguir algum recurso para que se possa dar continuidade ao trabalho.

Por essa razão, viemos a Brasília, choramos, pedimos. Ainda assim, há dificuldade de o recurso chegar à Prefeitura. Agradeço ao amigo por ter-me convidado para participar dessa reunião. Quero dizer a vocês que Santa Teresa está pensando seriamente na melhor qualidade de vida.

Aproveito, por intermédio do Hiram Bezerra, para agradecer ao pessoal da Aracruz Celulose pelas mudas de palmito que nos têm enviado. Agradeço também ao pessoal da Emater e do ITCF, que se reuniram com as empresas em São Roque e providenciaram para que hoje elas trabalhem com o que plantam. O Prefeito de Santa Teresa realmente precisa do apoio de todos vocês.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Agradeço mais uma vez a atenção do Prefeito de Santa Teresa, que nos deu a honra de sua presença e que, com sua simplicidade, demonstrou a autoridade que tem. Realmente, ele é um exemplo de como administrar, de como lidar com a administração pública municipal.

Eu gostaria de convidar agora o Dr. Luiz Sorensini, Secretário do

Município de Aracruz, conhecido por todos como uma das pessoas que têm conhecimento bastante vasto na área de florestas no Estado do Espírito Santo.

O SR. LUIZ SORENSINI - Boa tarde à todos. Sr. Almir Bressan Jr., muito obrigado pela oportunidade de estar aqui. Tenho acompanhado o trabalho desenvolvido pelo Senador José Ignácio desde as primeiras reuniões. Nos municípios, tenho acompanhado as discussões sobre a temática ambiental e florestal do Estado do Espírito Santo.

Hoje, assistindo a mais essa reunião, fico cada vez mais convicto de que o Espírito Santo precisa de uma política florestal. Aliás, o nosso Estado está carente de política em todas as áreas. Se olharmos para a agricultura, veremos a mesma situação, ou seja, ausência de uma política de gerenciamento.

Quando vemos o Presidente da Federação levantar-se para falar sobre a situação ambiental e florestal, para dizer que discorda da ação da Procuradoria Pública, acreditamos que em parte ele tem razão e em parte não. O Prefeito de Santa Teresa disse: "Se eu não tivesse, o Procurador Público Municipal estaria sem condição de trabalhar". Vejam como as coisas são.

Quando começamos a analisar cada ponto, vemos que falta realmente uma política bem definida para que um processo exista e tenha continuidade. Falo como quem tem quase 30 anos de vida florestal nesse Estado. Começamos como lunáticos, na medida em que, num Estado agrícola, com plantio de café e de pecuária, viemos falar em plantar árvores. Tratava-se de um cenário em que o único objetivo era cortar árvores; cortar árvores para levá-las e transformá-las em madeira para a construção civil - Rio de Janeiro e São Paulo tem muita madeira tirada daqui. Cortar árvores, transportá-las e transformá-las para construir Brasília. Aqui também há muita madeira do Espírito Santo.

Foi nesse cenário que, em 1967, começamos a trabalhar. Em vez de derrubá-las, nós as levantávamos. Foi esse o trabalho que realizamos àquela época e fomos chamados de loucos, na medida em que comprávamos um hectare de terra a US$50. Sentíamos a gozação que era feita por comprarmos uma terra improdutiva por tão alto valor.

O fato é que, nesse processo, começamos a desenvolver um projeto de plantio de eucaliptos no norte do Estado do Espírito Santo. Desenvolvemos essa atividade com a mais alta tecnologia e com o desejo de fazer o melhor ambientalmente.

Apesar de estarmos trabalhando com uma monocultura, tínhamos a certeza de que, tecnicamente, poderíamos desenvolver atividades mitigadoras da situação de um plantio massificado.

À medida que fomos desenvolvendo essa idéia, fomos adotando tecnologia de ponta, de tal forma que a floresta hoje é estabilizada, completamente ambientada no norte do Espírito Santo.

Ela passa, então, a trazer a sua contribuição social não apenas em relação ao emprego e ao desenvolvimento de uma região, mas a transferir tecnologia, através, por exemplo, da reprodução vegetativa do café. Hoje, o café clonal; ontem, o nosso viveiro de Aracruz, trabalhando nessa reprodução com o apoio de órgãos do Governo e de empresas privadas.

Com essa situação, então, conseguimos trabalhar a idéia de que o eucalipto não é a árvore do diabo. O diabo é tirar da cabeça de diversos ambientalistas do nosso Estado que precisamos pensar 50 anos na frente quando falamos em florestas. Precisamos pensar na situação de degradação ambiental que esse Estado atravessou, que está atravessando e que certamente vai superar com atividades que estão aí.

Quando falamos em Santa Maria-Jucu, reporto-me às grandes idéias das primeiras discussões e das primeiras contribuições de essências nativas para esse projeto. Quando falamos também em Aracruz, já agora como Secretário de Agricultura, Indústria e Comércio, penso na necessidade de recuperação do Rio Piraquê-Açu, também imitando o consórcio Santa Maria Jucu, em criar condições de estabelecer a mata ciliar, necessária ao barramento do desenvolvimento da degradação do citado rio, que vem desde Santa Teresa, passando por Gilson, João Neiva, Ibiraçu até chegar a Aracruz.

Aracruz, que está mais embaixo, bebe toda essa água que vem de cima, com todo o processo necessário inclusive de tratamento na área da agricultura, passando por tratamentos industriais, quando tínhamos até o processo de tratamento de dormentes da Vale, em João Neiva.

Então, imaginem o que é isto, estar a jusante e precisar beber água pura e limpa!

Nesse contexto todo, quando me engajei na discussão, a convite do Almir, foi exatamente para trabalhar nessa idéia de ter uma vida melhor, um ambiente melhor e mais saudável, na medida em que vejo, no reflorestamento, a fundamentação dessa proposta.

O grande problema do terceiro milênio será a água, todos o sabemos. E continuamos, à beira do terceiro milênio, sem falar nada sobre recuperação de encostas, proteção de rios, tratamento dos efluentes, que são despejados nos rios. Muito pouco se faz.

Ouvimos todos os palestrantes que me antecederam. O Sr. Celso Barbosa, representante da Secretaria de Agricultura, traçou um vasto plano de trabalho durante anos, mas disse, ao final do seu pronunciamento, que isso é muito pouco em vista do que é preciso fazer. Realmente, isso é verdade. Há muito o que ser feito. O nosso amigo da Vale do Rio Doce disse que precisamos trabalhar, trabalhar e trabalhar.

É fundamental que haja uma política que defina as regras do jogo, para evitar um debate, como fala o Nider Menezes, que foi obrigatoriamente refutado pela nossa Procuradora. Devemos reconhecer o trabalho de um e de outro no mesmo segmento ambiental e florestal do nosso Estado. Tanto um quanto o outro são belíssimos exemplos.

Uma política florestal é necessária para que a regra do jogo seja conhecida antes de o jogo começar. Eu lhes falo isso, porque, durante 30 anos, sofri devido à ação de ambientalistas não comprometidos com o desenvolvimento do nosso Estado, o Espírito Santo. Durante 30 anos, padeci por causa daqueles que vêm aqui para fazer plataformas de bandeiras políticas, sem compromisso algum com seu trabalho e com seu Estado. E continuo padecendo ao checar a ação que está sendo feita contra a Aracruz. Quando eu era diretor, comecei um projeto de fomento florestal na Aracruz. Posso explicar-lhe quais são as razões disso. Até hoje, a ação continua sendo gestada neste Governo contra esse projeto de fomento florestal.

Há absurdos que nem se imaginam, como, por exemplo, requerer-se resultado de análise de solo a cada participante desse projeto. Se não me engano, Hiram, hoje, há 2.000 somente na sua apresentação.

A situação é essa. E por quê? Por falta de regras. Levantamos o problema de plantios realizados em áreas de preservação e em temperaturas acima de 45 graus; há muitos debates a respeito. Aqui, há cabeças pensantes. No transcorrer dessa discussão e no momento do almoço, cada um poderá dar a sua interpretação. Com isso, é fundamental que a regra do jogo fique muito clara, para que não "sejamos pegos sem calças em praça pública", como está ocorrendo.

O ambientalista do Espírito Santo não é diferente de nenhum outro do nosso Brasil. Ele é brasileiro, como também sou. Cada um tem seu ponto de vista; cada um precisa trabalhar com coerência e discutir sobre a sua vida e o seus conceitos, mas nunca partir para a guerra ou levantar bandeiras partidárias ou ideológicas, como tem ocorrido no Estado do Espírito Santo.

O Dr. Hiram se referiu aqui ao problema de fomento florestal da Aracruz. É um grande absurdo que um programa desse tipo precise de licença ambiental. Falo isso agora por que estou livre de peias. Não represento mais empresa alguma. Sou cidadão espírito-santense e agora quero falar, sem amarração, do direito que tenho como cidadão. Foi o maior absurdo fazer-se a exigência de licença ambiental para um programa ambiental. Falo sobre isso, porque passei por essa situação e continuo acompanhando esse problema; sinto-me até na obrigação de acompanhar esse processo na justiça.

Criou-se toda aquela problemática mostrada pelo Dr. Hiram, devido exatamente aos revanchismos de plantão ambiental do Estado do Espírito Santo. Não é à toa que o projeto da Bahia Sul está no sul da Bahia; esse projeto foi para lá, porque a discussão sobre um projeto de uma nova fábrica de celulose foi sustentada aqui. Tive a obrigação funcional de começar um plantio de eucaliptos no extremo sul da Bahia, porque fui expelido do meu Estado para cumprir o compromisso de realizar um projeto industrial na Aracruz. Eu precisava plantar 28 mil hectares a mais no Estado do Espírito Santo; queria fazê-lo ao norte do Rio Doce, onde há um domínio nosso. Esse trabalho me foi negado. Tive que ir para o extremo sul da Bahia, onde, ao invés de 28 mil hectares, plantei 50 mil hectares de floresta de eucalipto.

Precisava relatar essa situação a V. Exªs. Gostaria que isso ficasse bem claro para todos nós e para as lideranças comandadas pelo Senador José Ignácio Ferreira, para que pudéssemos colocar as dificuldades existentes no Estado do Espírito Santo em papel claro e limpo.

É muito duro ver um projeto aqui estabelecido ter que sair do Estado para sobreviver. O projeto de fomento florestal foi uma resposta a isso. Como capixaba também trabalhei para trazer essa idéia aqui para dentro e desenvolver a comunidade agrícola do Estado do Espírito Santo no exercício do reflorestamento.

Com a consciência bastante clara, entendo reflorestar o Estado com essências nativas se tivermos outro tipo de cultura de ciclo curto que promova o financiamento dessas culturas de ciclo longo. Vejo no eucalipto a essência adequada para isso; vai promover os recursos necessários à viabilização desse grande plantio no futuro.

Destruir é muito fácil - fazemos isso de uma hora para a outra -, mas construir é muito difícil e muito trabalhoso. Quando vemos a prática do que está escrito, é bem diferente; é no campo, com sol e chuva, que sabemos como fazer, não é na burocracia dos grandes escritórios com ar refrigerado que vamos resolver o problema.

Estou desabafando um pouco, porque agora sinto-me mais à vontade para me expressar livremente após dois anos de castração, vamos assim dizer, pois quando se faz um exercício de representatividade, é preciso ter respeito a quem se está representando e a seu público. Agora julgo-me um cidadão, com respeito ao público a que me dirijo, mas sem a pez da função que exerci durante esses dois últimos anos.

Estive trabalhando com profissionais extremamente competentes. No Fórum de Desenvolvimento do Espírito Santo tivemos uma experiência muito importante, mapeando o que são áreas preferenciais para reflorestamento. Foi um trabalho belíssimo que fizemos - num grupo de quarenta de pessoas mais ou menos - discutindo sem arestas os grandes problemas do Espírito Santo e buscando definir regras para esse jogo.

O passo seguinte para qualquer administrador público ou político seria pegar esse documento e criar políticas de desenvolvimento florestal para o nosso Estado. Isso continua nas calendas desde 1992 e nenhuma providência foi tomada. Acho que é função dos Senadores trabalhar esse assunto para que ele possa ir a frente.

Nesse trabalho vimos claramente a necessidade de reposição de florestas de produção nesse Estado. Esse empreendimento vai requerer investimentos de US$250 milhões - em moeda de 1992. Há necessidade de investimentos na recomposição florestal de áreas de preservação, etc, o que vai requerer investimentos de US$700 milhões.

Vejam bem, senhores, é muito recurso para um Estado como o nosso, para um País como o nosso, neste cenário que está aí. Precisamos realmente criar fontes de receitas. E a fonte de receita é aquela que se produz e se aplica imediatamente. E é essa a fonte que vejo, as florestas de ciclo curto no Espírito Santo são fundamentais para desenvolver os recursos necessários para financiar aquela de longo prazo para os nossos netos e bisnetos.

Era essa a mensagem que queria dar e peço licença para me retirar, porque tenho outros compromissos muito importantes, mas deixo registrado que trabalhei nesse conceito do Senador José Ignácio Ferreira como uma contribuição para melhorar as regras do jogo, principalmente no Estado do Espírito Santo. Ela está falha, precisa ser melhor delineada, precisamos sentar em salas como esta, tendo a liberdade de falar sem receber afrontas de bandeiras políticas em assuntos tão importantes como o ambiental e a nossa vida futura.

Muito obrigado a todos e boa-tarde.

(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Muito obrigado, Dr. Luiz Sorensini, pela sua experiência e dedicação à área florestal. Gostaríamos de poder contar com a sua participação no desenvolvimento do Projeto Novas Fronteiras e Cooperativismo, no Espírito Santo.

O tempo está curto e há três pessoas para expor, conforme a programação. Como o Dr. Celso Barbosa falou, de forma geral, sobre a agricultura, eu pediria aos representantes, principalmente do IDAF, Sr. Miguel, e da Emater que participassem dos debates de conclusão e fizessem as suas colocações nessa oportunidade.

Antes de passar a palavra ao Dr. Roberto Messias, gostaria de convidar, rapidamente, a Drª Maria José Tabaque, Assessora do Banco de Desenvolvimento, conhecida nossa há muito tempo, para falar um pouco sobre o financiamento que esse Banco pode dar, nessa área florestal, ao setor privado.

A SRª MARIA JOSÉ TABAQUE - Boa-noite a todos.

Serei bastante breve. No Banco, trabalhamos com financiamento em três linhas: uma, com recursos próprios e do Funris, para os quais criamos alternativas; outra, basicamente com repasse do BNDES; por último, algo muito pouco aplicável no Estado, que constitui, na verdade, o tema do fórum: os projetos especiais. Quando o Dr. Luiz Sorensini falou em criar mecanismos, deveria ser dentro deste projeto.

O Celso citou hoje de manhã o caso do palmito. O Banco, juntamente com a Secretaria, fez um trabalho piloto, que atualmente é um sucesso. Hoje, está partindo para fazer o quê? Falarei de forma bem simples, não em linguagem bancária, para todos entenderem. O Banco criará condições e prazos, de forma que esse projeto seja aplicado ao Estado.

Posso falar-lhes a respeito das linhas de financiamento, que são várias. Qual é o prazo para o reflorestamento? São 120 meses. Qual é a carência? Não está definida. É o único programa do BNDES em que a carência é de acordo com o projeto. Há outros, como o do palmito, por exemplo.

A maior contribuição que o Banco poderia dar nessa área seria identificar, dentro do Estado, quais as políticas que o Governo quer fazer e, com base nisso, criar programas específicos para aquela atuação.

O Brasil tem dois grandes exemplos: o Nordeste competitivo, no qual também entramos, e um projeto de Santa Catarina voltado para a criação de suínos. Identificou-se que a suinocultura estava com problema gravíssimo e fez-se um projeto específico. Até eu estou ajudando a estudá-lo.

No Banco, estamos estudando, em nível de Estado, dois projetos, mas o Estado não tem isso claramente mapeado. Não se sabem quais as áreas em que especificamente se quer atuar e a forma. Um é o da bacia leiteira - o José Maria toma conta dessa área - e o outro, que também estamos identificando, é o do palmito, um projeto bastante interessante. Existem outros, e agora identificamos, em nível de grandes possibilidades no Estado, a parte de energia rural.

Como será feito esse projeto? O projeto não é padrão, pontual; está dentro de um âmbito geral, em nível de Estado, ou seja, integrado.

Não sei se os senhores gostariam de discutir comigo, porque sinto que não adianta ficar explicando as linhas de financiamento e a maneira de operá-las. Vejo que, nessa área de reflorestamento, só se for um projeto a nível de Estado.

Temos vários projetos pontuais. Todos que o Celso citou aqui foram apoiados por nós: Agrobor, Camilo Cola e Bonorte. Em toda essa parte, temos atuação, mas são projetos pontuais. São grandes projetos.

Não se vê nenhuma atuação integrada. Os projetos ocorrem porque há uma inerência natural da iniciativa privada. Estou falando de algo diferente: o Estado tem que ter o programa e as ações específicas que quer usar. Por exemplo, observo que o banco é mais agente: depois de identificada a oportunidade, verifica como atuar. Já tivemos vários programas e ainda temos alguns. Essa é a grande contribuição que o banco, como agente de desenvolvimento, deveria dar.

Atuar de forma pontual já o fazemos há muito tempo; não é novidade. Novidade é trabalhar de forma integrada.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - A Associação de Consumidores de Produtos Florestais é instituída e precisa de um financiamento. Como proceder?

A Srª MARIA JOSÉ TABAQUE - Hoje, o banco está estimulando muito o trabalho a nível de associação e cooperativa para o produtor rural. Por quê? Porque a experiência já demonstrou que não adianta visitar uma região e selecionar alguns empreendimentos para apoiar. Quando se atua por meio de uma associação, cooperativa ou de qualquer outro órgão que se agregue, passa-se a assimilar novos processos, há condições de prestar assistência técnica, existe uma agregação de valor. Então, o banco apoiaria. Essa é, hoje, a modalidade que o banco quer exercer nos pequenos projetos.

Alguém quer fazer alguma pergunta?

O SR. (Não Identificado) - Justamente na área destinada à preservação permanente, teria algo a respeito de reflorestamento e preservação?

A SRª MARIA JOSÉ TABAQUE - Estou falando a nível de financiamento ou de participação acionária. O recurso pertencente ao Estado, denominado Funri, ao qual já me referi, possui um delta. Toda vez que se trabalha com um projeto rural, tem-se que preservar uma parte; financiamos 100% disso. Não só financiamos, como até contribuímos com uma parte que não possui recursos, que não nos paga, não há retorno. Agora, quando se fala a nível de financiamento, não. Por exemplo, quanto ao repasse do BNDES, não; nesse caso, ter-se-á que pagar. Por isso que ele agrega esse reflorestamento a curto prazo.

Se se estiver num projeto que não seja de reflorestamento e, sim, de conservação de meio ambiente, também temos recursos. No Estado não conheço nenhum, pois nunca apoiou esse tipo de empréstimo, mas existe.

O SR. (Não Identificado) - Os recursos para conservação são subsidiados?

A SRª MARIA JOSÉ TABAQUE - Não. O recurso é repasse via BNDES. Já disse aqui que o BNDES está trabalhando na área social e de desenvolvimento com projetos integrados. Então, quando se possui um projeto desse tipo, como tem um lado social, sempre existe uma forma de subsídio, mas não o projeto pontual e, sim, o projeto integrado.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) -Agradeço a Srª Maria José, representante do BNDES, por estar aqui prestando as informações necessárias.

Gostaria de registrar a presença do Presidente da Organização das Cooperativas do Estado do Espírito Santo, Sr. Ailton Vargas.

Convido para tomar parte à mesa o Dr. Roberto Messias Franco,

que, por duas vezes, foi Secretário Nacional do Meio Ambiente (SEMA), Presidente da Fundação do Meio Ambiente de Minas Gerais, também por duas vezes, e, agora, Representante da América Latina no Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), no México, no Departamento da América Latina e Caribe.

O Dr. Roberto Messias é natural de Minas Gerais e vem enriquecer a nossa reunião com a sua palestra. Muito obrigado.

O SR. ROBERTO MESSIAS FRANCO - Primeiro, quero agradecer aos organizadores deste encontro a oportunidade de vir aqui para conversarmos sobre algumas experiências a respeito da questão do reflorestamento, floresta, políticas ambientais em áreas rurais - com a experiência de 20 e tantos anos no Brasil, já me chamaram de "dinossauro do meio ambiente" - e, de certa forma, fazer uma ligação entre o global e o local. Por exemplo, quando vemos um prefeito ou empresas mostrando experiências locais, como isso está ligado a concepções em uma escala global, conceitos que aparecem, como desenvolvimento sustentável, a questão ambiental do desenvolvimento? Desde cedo participando com os senhores deste encontro, constatei algo interessante, que é a maturação que existe na relação entre a questão ambiental e a questão econômica.

Há 15 anos mais ou menos, eu chegava no órgão ambiental de Minas. Alguns empresários depois me confessaram que, quando chegava alguma carta minha dizendo que eu estava contra a lei, eles jogavam no lixo. Hoje isso já não ocorre mais, pois existe uma mudança significativa de culturas de organizações empresariais. Podemos ver uma mudança qualitativa e uma necessidade de se mudar ainda mais na relação entre o que é a questão ambiental e o que é a ligação dela com o instinto de desenvolvimento que ocorre em vários lugares.

Para que se chegue, então, ao desenvolvimento chamado sustentável, que tem algumas facetas claras, algumas outras muito difíceis, pelo próprio modelo de desenvolvimento para cada país - e o que está acontecendo é que países em vias de desenvolvimento no mundo inteiro têm dificuldades enormes -, deve-se, cada vez, ir à procura de produções mais limpas e mais adequadas.

Hoje, nesta sala, por exemplo, já tivemos a demonstração de alguns dados a respeito de várias experiências, em que ainda falta seguramente dados de comunicação, em que existem algumas incompreensões, algumas arestas a serem acertadas. Todavia, creio que é positivo o caminho que se está seguindo.

Gostaria de citar que, há alguns dias, estive com a Ministra do Meio Ambiente do México, que dizia que um de seus grandes temores hoje é que existem duas pressões na sociedade mexicana. O México é o segundo país da América Latina, tem um problema de falta de água muito mais sério do que o do Brasil e tem regiões semi-áridas muito grandes. Ela dizia que, numa civilização que ocupa a região durante muitos milênios, mais do que aqui, de um lado existe uma parte da sociedade fazendo uma grande pressão pelo reflorestamento e, de outro lado, existe uma grande parte da sociedade solicitando que não se promova reflorestamentos com eucaliptos, **pinus**, etc, pois será um desastre e acabará com a pouca água que há no México.

A Ministra do Meio Ambiente do México, com a sua assessoria, me indagou, então, se, pela experiência brasileira, o eucalipto é o diabo que pintam ou pode ser a salvação para áreas que precisam criar biomassa e alternativas, num país como o México? Respondi-lhe que não é o eucalipto que vai salvar nem tampouco condenar.

Nesse caso específico, imaginem a cidade do México, um caso que ilustra, que gera 50m³ por segundo de esgoto - Vitória deve gerar 2 ou 3. A cidade tem vinte milhões de habitantes. A água é contaminada para uma série de usos, mas por que não usá-la, por exemplo, para irrigação, para a produção de madeira? Até que ponto seria comprometida? Existe uma quantidade de alternativas e de possibilidades a se utilizar. Chegamos a pensar que é preciso explorar mais essas alternativas para fazer um outro tipo de desenvolvimento.

O Brasil, que tem uma taxa geral de tratamento de esgoto de 16%, tem 84% do esgoto despejado **in natura** nos rios, lagoas e mares. Uma parte é absorvida pelos oceanos. Mas nos rios e lagoas o que acontece? O que estamos fazendo? Todos esses problemas vão se vincular ao que se quer como desenvolvimento, ao que se quer fazer, ao que é a presença do homem e da sociedade em cada um dos lugares.

Há alguns meses, estive no Uruguai, numa grande reunião de cooperativas uruguaias, uma das maiores do mundo. Ocorreu algo fantástico, um fenômeno muito interessante: a União das Cooperativas do Uruguai está realizando um programa sobre cooperativismo e meio ambiente. E dizem que o maior êxito que têm tido nos últimos meses é mostrar aos cooperativados que trabalhar com o meio ambiente é uma coisa que dá certo, que pode dar lucro e ser uma atividade de muito bom nível. Tem agregado na proteção das bacias, por exemplo, e planos solidários de proteção de bacias.

Então, nós complementávamos e dizíamos: cooperativa...

(Falha na gravação)

...especial tem um conceito comum muito importante que une os dois, que é a questão da solidariedade.

Quando se trata da questão ambiental, é preciso, sobretudo, ter como elo, como ponto, como coluna central, a solidariedade, pois é alguém que está a montante sujando ou contaminando quem está a jusante; é uma bacia contaminando a outra; é uma floresta que quer não prejudicar a outra. E no caso do cooperativismo isso é muito claro.

E aí passamos do sincrônico ao diacrônico. O sincrônico quer dizer, ao mesmo tempo, ser solidária uma bacia com outra, um Estado com outro, uma cidade com outra. E o diacrônico trata da sustentabilidade do desenvolvimento, ou seja, do desenvolvimento para as gerações futuras; o que vamos deixar para os nossos filhos, os nossos netos ou bisnetos.

E chegamos ao caso do desenvolvimento sustentável ou ecodesenvolvimento, que se baseia nos três pilares principais da sua definição epistemológica. Primeiro, o desenvolvimento tem que ser economicamente viável. É um conceito que pegamos nas próprias discussões aqui. É preciso aportar, dar lucros, haver uma entrada econômica para cada agente produtor, para, então, chegar no nível de Estado, no nível geral. É preciso que ele seja ecologicamente prudente. A prudência ecológica seria aquela que fizesse com que a biodiversidade não fosse exterminada, com que alguns maciços florestais fossem conservados, etc.

A falta dessa visão do ecologicamente prudente foi o que levou Estados como, por exemplo, o Espírito Santo, a ter 8,5% da sua área de cobertura florestal conservada. O Estado de São Paulo tem 3%; Minas Gerais, 5,5%. E vai daí, há mais o cerrado.

E, depois, o terceiro tipo de desenvolvimento, que é o socialmente justo. Isso também já foi falado em algumas oportunidades: como se fazer política ambiental sem ter uma sociedade que dê chances para os produtores, para cada lugar. Como fazer uma política ambiental numa política geral que seja de excluídos, onde aconteça a exclusão de 60% da população, por exemplo.

Eu comentava com o Prefeito, agora mesmo, que outro dia recebi um cartão de um amigo meu que tinha uma frase que penso ser emblemática. Ele dizia que "quem acha que a educação é cara pensa assim porque não conhece o preço da ignorância."

Aí vem toda a questão da educação, de fazer com que haja novos parâmetros, que haja difusão de toda uma cultura que possa criar um novo país.

Nessas parcerias para o desenvolvimento e a defesa do meio rural, há uma primeira constatação que me parece importante e especial para o caso do Espírito Santo e para o caso dos países tropicais, do Brasil, que é a da nossa produção florestal e da vantagem comparativa enorme que temos. O primeiro ponto é o seguinte: existe uma modificação das atitudes das várias empresas.

Aqui, no Espírito Santo, a Aracruz e a Vale do Rio Doce, por exemplo, são duas presenças importantes. De um lado, é fundamental que toda mudança seja cultural, para haver uma responsabilidade social da empresa, que vai amadurecendo cada vez mais.

Do outro lado, a vantagem comparativa é que estamos num lugar onde as árvores podem dar o primeiro corte depois de sete anos. Não é em qualquer lugar do mundo que isso acontece, que se pode produzir uma árvore centenária em dez anos. Nos outros lugares, nas regiões semitropicais, nas regiões temperadas ou com menos quantidade de insolação, água, terra e tal, vai haver um período de maturação do investimento muito maior. É essencial, é importante vermos esse ponto como uma coisa positiva, para que possamos fazer uma civilização baseada, um tipo de insumo ao processo econômico baseado na criação de biomassa. A biomassa pode ser criada com muita facilidade. E essa parceria para defesa e desenvolvimento do meio ambiente especial, do meio ambiente rural, que passa a ser muito importante.

Eu gostaria de mostrar uma pequena transparência, que eu gostaria de discutir e comentar com vocês, sobre a questão do ecológico e do econômico e dos dois parâmetros.

Vamos imaginar, então, sem ter muito cuidado inclusive com a precisão matemática da coisa, dois eixos, e que tenhamos nesse eixo aqui uma divisória onde alguns empreendimentos possam ser economicamente positivos, quer dizer, onde alguns empreendimentos tragam fruto econômico, como custo, como produto, como dinheiro que chega para o empreendedor; e aquele eixo de lá vamos chamar de viabilidade ecológica do empreendimento, preço ecológico do empreendimento. Ou seja, o empreendimento poderia, numa inversão qualquer, trazer quatro tipos de combinações, que teremos nesse quadro aqui.

Vamos imaginar o primeiro deles, um empreendimento que, economicamente, para um "autor" do empreendimento seja economicamente positivo, traga renda, recursos, mas que, ecologicamente, também traga uma melhoria para um lugar; que ele seja obrigatoriamente um empreendimento que exija uma melhora ambiental, inclusive do próprio lugar. Este seria o primeiro quadrante.

Depois, haveria o segundo quadrante e aquele empreendimento que indubitavelmente traga lucro; então, economicamente, ele estaria nesse quadrante, mas, ecologicamente, ele tem um preço que terá que ser pago, e a sociedade, por todos os seus processos, por todos os seus mecanismos, estabelecerá inclusive esse preço.

Existe um terceiro quadrante de empreendimento: são aqueles que economicamente dão prejuízo, quer dizer, existe um custo econômico na sua implantação e um benefício ecológico, ambiental. Então, seriam inversões que se fazem no sentido de melhorar o ambiente, ainda que ele tenha um custo em seu cômputo geral.

Há também um quarto quadrante composto por projetos, programas e atividades que são economicamente inviáveis, não dão lucro economicamente, nem benefício ecológico. Para cada um desses quadrantes podemos imaginar uma série, e durante várias ocasiões questionamos quem faria um empreendimento que não seja rentável de um lado, nem do outro. São loucuras que existem e custam caro e depois não rendem à altura. Vão me dizer: "Alguém deve embolsar alguma coisa com isso". Existem alguns projetos governamentais que dão prejuízo, destroem o meio ambiente e, entretanto, foram feitos por outras razões que não estão nesses dois eixos de quadrantes.

Então, o desafio para um novo tipo de produção, para um novo tipo de postura em cada empreendimento seria levar aqueles processos, aqueles projetos e atividades que estão nesse quadrante, nesse quadro hipotético, a deslocar-se nesse sentido, ou seja, para econômica e ecologicamente não darem prejuízo, de maneira a que pudéssemos trazer para o quadrante do mais para o quadrante do economicamente e ecologicamente viável também, todos os projetos e atividades. Isso seria um quadro, um marco teórico, para se pensar a questão do econômico-ecológica, um dos possíveis marcos.

Aqui, diríamos o que acontece quando fazemos uma avaliação de impacto ambiental de um empreendimento que é lucrativo em si mesmo. Nesse eixo, onde o ecologicamente inviável e incorreto estaria em algum ponto por aqui, deslocaríamos para cá, para, numa contabilidade geral do empreendimento, termos o mínimo de custo, fazendo com que se complemente sua lucratividade por meio do eixo econômico.

Esse é um primeiro marco geral, e se poderia, então, como já disse, pensar em alguns casos, fazendo inclusive algumas apropriações de custo, para se chegar à conclusão de quanto custa ecologicamente e economicamente, do ponto de vista do negócio, transformá-lo em um tipo de empreendimento que seria desejável num processo qualquer, num projeto de desenvolvimento para um lugar.

Então, esses são os pontos que poderiam servir de marco para uma discussão do que seriam as tecnologias especiais.

Gostaria de comentar também o que significam, por outro lado, por outra maneira de se analisar, a questão do desenvolvimento e quais são os tipos de impacto, o que se deve evitar ou trabalhar em relação a eles. Tem uma característica importante que devemos pensar na questão do empreendimento rural e florestal especificamente: ele tem dois tipos de impactos e dois tipos de conseqüências. Por que o empreendimento deve ter um cuidado com a sua análise e a sua avaliação ambiental? Primeiro, do ponto de vista do próprio empreendedor, seja uma grande companhia ou um pequeno produtor rural, como foi citado aqui.

Então, do ponto de vista da autodefesa, quer dizer, primeiro vem a sustentabilidade, um tipo de programa e de cuidado ambiental que é ligado à sua autodefesa. A perda de solos, por exemplo. Quando implantamos um projeto, vemos - ocorre muito na região de Minas e Espírito Santo - uma quantidade enorme de agriculturas que são em vertentes íngremes, que não são em curva de nível e que provocam a perda de solo. Ora, fazer com que haja um tipo de empreendimento como assistência técnica - e aí entra a Emater -, que seja correto do ponto de vista de perda de solo é, sobretudo, uma questão de autodefesa. Quer dizer, seja uma grande empresa ou um pequeno proprietário ele está defendendo o próprio solo para depois de três anos não ter o solo pior.

O projeto correto será aquele que mantenha a diversidade, a riqueza biológica na própria área, para que naquela área não haja uma perda total; será aquele que permita a ele fazer as atividades tendo alguns predadores naturais, alguns ciclos que, se quebrados, vão significar um custo maior para ele mesmo, empreendedor, quando tiver que usar mais agroquímicos, etc.

Uma terceira coisa é a própria manutenção do ciclo da água. Se temos um solo corretamente adubado, corretamente tratado, com uma cobertura vegetal, em parte dele, em curva de nível, a água da chuva poderá então se infiltrar, não vai haver um escorrimento superficial, não vai haver erosão, não vai haver destruição do próprio lugar onde ele está.

E há uma outra maneira, um outro ponto de vista a partir do qual se pode ver a própria atividade rural. Do rural para o urbano existe migração de energia, migração de recursos, que é o que faz o enriquecimento das cidades e o empobrecimento do campo, pouco a pouco - por uma questão de preço dos produtos, inclusive. Existe, sabemos, hoje, essa concentração absurdamente alta, no Brasil, de população nas cidades. Tínhamos por volta de 30% da população nas cidades e hoje temos quase 80%, resultado dessa grande migração de recursos para as áreas urbanas, áreas consumidoras.

Como fazer que houvesse uma recompensa, uma compensação para essa área? Qual seria o quadro no qual se justificaria um tipo de indenização - quase - aos proprietários rurais pelas áreas, pela água que estão guardando, por exemplo, pelos recursos que estão guardando para a produção da cidade? Há um termo, um conceito que é muito pouco discutido até hoje na história das áreas ambientais e dos próprios produtores agrícolas, que é a chamada "gênese territorial da vazão". O que significa isso e qual seria a grande conseqüência que deveria ter para um processo de desenvolvimento e de planejamento regional ou nacional?

A gênese territorial de vazão significa o quê? Se há um rio que corre em um lugar qualquer, para que a vazão daquele rio, "x" metros cúbicos por segundo, por exemplo, se dê, é preciso que tenha caído chuva, que tenha se infiltrado água e brotado, em boa qualidade, naquele lugar. Ora, um rio não é produto de um só ponto nem somente do lugar onde corre, é produto de uma série de processos que ocorreram em sua bacia inteira. É necessário que uma parte da bacia seja preservada para que haja aquela quantidade e qualidade de água, preservada, não tocada ou tocada com alguns cuidados especiais. Isso é que vai provocar a gênese, a vazão de uma água que será utilizada, depois, por uma cidade, por uma atividade industrial, etc.

Aí é que vem, talvez, um dos conceitos mais importantes em discussão hoje em alguns lugares, algo que ainda não chegou aqui, que é que o território que permitiu a gênese dessa vazão deve ter uma compensação por ter sido deixado como área preservada. Esse é um problema difícil, porque não se pode confundir isso com uma taxa, com um imposto a mais. Deve-se ter isso como uma compensação por algo que deixou de ser produzido, arroz, feijão, seja o que for, para se produzir um produto que é mais importante que esses todos, que é o produto básico na produção desses todos, que é a cessão da água.

Passamos, então, à difícil equação do estabelecimento da gestão por bacia hidrográfica. Aqui no Espírito Santo conheci desde o princípio a experiência do Santa Maria/Jucu, quando havia pessoas começando a fazer, a elaborar esse conceito da participação do usuário. Tentamos também em Minas Gerais - eu estava lá à época - algumas ações nesse sentido. Sei que é muito difícil e que no caso, por exemplo, de certos países do mundo que possuem a gestão das bacias, como a França, por exemplo, para se chegar ao último estágio, que é a cobrança e o repasse do recurso que é conseguido para aqueles que teriam direito a essa compensação, levou-se vinte anos; só depois de vinte anos é que começa, efetivamente, a poder ser implantado.

E no Brasil há uma dificuldade enorme: a lei de recursos hídricos. Os recursos hídricos são considerados o quê? Os recursos hídricos são recursos naturais, são bens? Há uma série de problemas para os quais ainda não conseguimos dar uma solução. Ligada a isso estaria, inclusive, a questão da própria gestão ambiental dos empreendimentos, de todos eles, inclusive do empreendimento florestal.

Eu gostaria, ainda, seguindo a seqüência, de partir para dois conceitos: o primeiro deles é o de produção mais limpa, de **cleaner technology**, como a estão chamando os ingleses e os americanos de maneira geral, dos seus efeitos e do que significa uma produção mais limpa dentro de um ciclo de produção.

Eu passaria, primeiramente, para chegar a colocar esse conceito, a uma outra transparência, para que possamos nos localizar melhor. É um esquema bem simplificado de como é que nós trabalhamos, em que ponto se situa, dentro desse esquema da produção total, o que seriam os processos de criação de biomassa por projetos de reflorestamento. A primeira coisa é uma síntese bem simplificada do que acontece em um ecossistema qualquer: temos a chegada da energia solar, depois o produto primário, o consumidor primário e o consumidor secundário, tudo isso em um ciclo movido a energia metabólica.

A energia metabólica é aquilo com o que mais contamos: a água e a energia metabólica. Teríamos, então, o consumidor primário com o produto

florestal, com o produtor primário, o consumidor secundário, tudo isso circulando num circuito inicial, que poderíamos chamar de circuito natural dos materiais.

Quando, então, vêm a produção e os consumos industriais, numa sociedade que se urbaniza e se industrializa? Qual o primeiro ponto que acontece? Então, seguindo essa seta, uma biomassa qualquer, uma quantidade de madeira que vai para uma produção industrial e se transforma em um produto industrial. Esse produto industrial, por sua vez, no processo, na fábrica, qualquer que seja ela, vai, por um lado gerar resíduos, que vão diretamente se transformar em contaminação, poluição, restos de produção, e uma parte vai se transformar, então, em bens de consumo, que, por sua vez, passam por aqui e depois vão-se transformar em uma série de resíduos também.

Ora, durante as exposições que ouvíamos até agora, quando se via, por exemplo, uma produção florestal de madeira, em que a madeira eucalipto se transforma em uma produção de caixote, que vai encaixotar algum produto que chega aqui, se ele vai encaixotar uma produção industrial, ele vira resíduo aqui, deixa de ser um bem de consumo, se transformando em resíduo aqui também.

O resultado disso tudo é que, de uma maneira ou de outra, quando entramos na sociedade, no homem que usa o seu engenho para produzir os seus bens, esse bens, então, passam por um processo industrial de transformação e por um processo de consumo, e vai ser gerada uma quantidade determinada de rejeitos. Esses rejeitos, por sua vez, vão ser, então, o que vai ser a contaminação, a poluição, que direta ou indiretamente vão ocupar um espaço no lugar aqui e vão gerar algum impacto.

Ora, enquanto a sociedade estava em um nível de menos pessoas, menos industrializada, etc, estaria basicamente nesse circuito movido a energia metabólica. Quando passa a ser movida pela energia não-metabólica no parque industrial, se geram esses resíduos e contaminação que vão estar aqui.

Por isso, e nessa complexidade, é que aparece, nos anos 70, a questão da necessidade da proteção ambiental, que é respondida, num primeiro tempo, por aqueles que eram novidade no sistema e que estavam agravando, que são a poluição e a produção industrial. A partir daí, se começa, dentro de um contexto sobretudo dos países mais desenvolvidos, a questionar o que a sociedade industrial faz, o que ela contamina, etc. É preciso transformá-la, fazendo-o com procedimentos de produzir de maneira mais limpa, de produzir menos sujo, gerando menos poluição.

Isso significa sobretudo ter uma estratégia ambiental preventiva visando reduzir, por um lado, aqueles resíduos e a sua capacidade de afetar os seres humanos em qualquer lugar.

Isso, por um lado, é tranqüilo e aceitável por todo mundo, mas tem, entretanto, uma grande conseqüência e uma grande dificuldade: existe um padrão de consumo que cresce cada vez mais, sobretudo de produtos industrializados, e existe uma população que cresce também, como conseqüência de uma série de coisas, nós sabemos. Não é à toa que as populações dos países mais pobres crescem em velocidade muito maior, é a falta de consciência do que significa o próprio crescimento populacional.

Então, vêm as questões sobre como se fazer uma produção mais limpa. Vamos pegar alguns elementos de produção mais limpa e ver quais deles seriam adaptáveis ou utilizáveis quando se trata do processo de reflorestamento, por exemplo.

Passarei uma transparência que está em Espanhol, vocês me desculpem, porque estou vindo de outro lugar em que estávamos discutindo esse tema também. O que significa ter uma produção mais limpa, e como isso vai se aplicar na questão de um setor florestal, por exemplo?

Primeira coisa: mudanças de baixo custo ou de boa manutenção, de manutenção adequada. Isso é evidente. Temos, inclusive, na própria história recente da industrialização brasileira, uma série de exemplos da boa manutenção, de se tomar cuidado com a quantidade de restos que ficam no lugar.

Hoje de manhã ouvi aqui um dado que acho assustador, alguém falou que era 38% de desperdício.

A questão de mudas se liga à de manutenção e de cuidados. Se se perde um programa, diz-se que, em certas ocasiões, 38% de mudas se perdem e, em outras, 50%.

Há dois dias, verificando os dados da Companhia de Água de Minas Gerais, constatei que existe uma perda de 46% da água tratada no sistema destinada à grande Belo Horizonte, ou seja, essa quantidade não é vendida. Na construção civil, por exemplo, a perda de material chega a 37%. Tudo isso vai para o lixo.

Talvez não atentemos para o fato de que é possível abaixar o custo com menor desperdício. Evidentemente, nos processos industriais, as grandes indústrias, a Aracruz, por exemplo, sabem o que significa a quantidade de material, como a soda, que é jogada fora em cada processo. Isso é mais difícil de controlar nas empresas públicas ou naquelas extremamente difusas, que têm vários pequenos proprietários.

Há, ainda, a questão da modificação dos processos, da substituição dos materiais, as novas tecnologias e o redesenho dos produtos. Especialmente nos casos florestais, parece-me que há duas coisas fundamentais: a modificação e a melhoria dos processos e os investimentos em novas tecnologias. Não é à toa que, hoje, na produção clonal, há uma eficiência muito maior.

Quando se fala de processo de custos e de modificação dos processos, existe também uma resposta para um dos grandes problemas que até hoje existem e até hoje seguem como crítica a algumas monoculturas. Inclusive, há algo com que devemos nos preocupar: quando se substitui um ecossistema tropical, onde há enorme diversidade, e se introduz as monoculturas, deve-se tomar uma série de cuidados, para que não haja a destruição do grande patrimônio, que é a biodiversidade. No Brasil e na Colômbia, há a maior biodiversidade do mundo. Temos que zelar cuidadosamente por esse patrimônio no futuro.

Já se disse aqui que, no século XXI, a água será tão rara e tão cara quanto o petróleo. A biodiversidade também se torna cada vez mais importante nas negociações multinacionais.

Às vezes, fico pensando no que é preciso fazer para que um país como o Brasil, com essa grande biodiversidade, fature menos com produtos da sua biodiversidade do que a Costa Rica, que é um país pequeno. Há falta de política para várias coisas e talvez falte uma política que vise à utilização da nossa biodiversidade, transformando-a em produtos vendáveis.

Fala-se numa produção mais limpa, que se torne produção sustentável, ou seja, a que tem a maior efetividade econômica, com o menor impacto ambiental possível. Quais as etapas que devemos cumprir para que isso ocorra? Em primeiro lugar, deve-se planejar. O Brasil não está sozinho; em todos os países da América Latina, há grande dificuldade de planejar a médio e a longo prazo. Com toda razão, muitos países, em especial os europeus, e as grandes corporações multinacionais fazem um planejamento para 30 ou 40 anos. Aqui, em geral, tenho visto alguns secretários de planejamento dos Estados e até o próprio Ministério do Planejamento planejarem a folha de pagamento até o fim do ano ou por três ou quatro meses. Temos uma grande dificuldade de planejar e de organizar, sobretudo em alguns ciclos que são longos. Por exemplo, na silvicultura, que é uma cultura de ciclo longo, não se pode permitir um planejamento de curto prazo. O prazo é importante.

Depois, há a questão de avaliação e análise da factibilidade técnica, econômica e ambiental de cada uma daquelas ações planejadas, para levar à seleção de opções. Finalmente, é preciso haver um projeto conseqüente de implementação de cada uma daquelas ações.

Precisamos alcançar uma produção com menor desperdício, usando o material que temos. Inclusive, tenho visto que não nos damos conta da propriedade e do benefício que o Brasil nos traz. Por exemplo, o programa do Proálcool visa à produção de carros que sejam totalmente abastecidos por álcool no Brasil. Em vários países do mundo, não acreditam que isso seja possível e nos perguntam se, nos carros, não se coloca gasolina alguma; perguntam se o carro anda sem gasolina. Agora, são adicionados 22% de álcool na gasolina. Talvez não nos tenhamos dado conta do significado de tudo isso.

Há poucas semanas, houve um encontro em que se falou sobre as cidades mais poluídas da América Latina: México, Santiago, Bogotá e São Paulo.

Numa avaliação do que aconteceu nos processos nas épocas de inversão térmica e com os episódios de poluição mais brutal para a população, observamos que São Paulo tem sido salvo pela adição desses 22% de álcool na gasolina. Em condições meteorológicas similares, por exemplo, este ano ocorreu uma inversão térmica na cidade do México. A única diferença é que lá a altitude é maior. Em um só dia, 600 mil pessoas adquiriram doenças respiratórias. Apesar de, nos três dias de episódio, terem paralisados 50% da produtividade industrial e 40% do parque automotor dos veículos em circulação - eu moro na cidade do México -, as pessoas foram aconselhadas, o que chega a ser um terrível paradoxo, a não abrirem as janelas de suas casas para que o ar do lado de fora não contaminasse o de dentro da moradia.

Atinge-se um nível absolutamente insuportável para, depois, chegar-se a conclusão que, talvez, se deva utilizar esse álcool como energia de biomassa para baixar um pouco da contaminação em metais pesados de uma gasolina de má qualidade como a que lá existe. É um exemplo, como outros, que a utilização correta da biomassa florestal, de vários produtos, é um dos caminhos fundamentais para que possamos ter, com o cuidado ambiental devido, a atividade agrícola rural brasileira transformando-se em patrimônio

para o País, desde que, naturalmente, usadas e obedecidas as normas ambientais vigentes.

Quando ouço o Presidente da Federação da Agricultura afirmar que as normas ambientais são demasiadamente rígidas, tenho minhas dúvidas quanto a isso. Muitas vezes, falta uma interpretação, uma explicação, clareza ou uma passagem mútua das informações, o que deve significar e quais são os processos para alcançarmos aquelas normas. Parece-me que o final delas não é demasiadamente rígido.

No Estado de Minas Gerais, quando fui responsável pela política ambiental durante dez anos, usávamos um termo, um instrumento, com o qual trabalhávamos: o "termo de compromisso". O que significava? Era alguém que declarava: "Reconheço que o objetivo deve ser aquele. Então, iremos nos comprometer, com um cronograma de trabalho, a fim de atingirmos o nosso objetivo."

Por esse "termo de compromisso" considera-se que está dentro da legislação vigente, sabendo-se que, talvez, dois ou três meses não é tempo suficiente para se instalar um filtro, mas que, ao longo do tempo, a pessoa faz os investimentos necessários, reconhecendo a necessidade do que se propôs. São caminhos que devem ser buscados, por meio de uma comunicação constante, sobretudo na questão dos órgãos ambientais do desenvolvimento econômico. Digo isso porque, quando o Almir e a organização do Seminário convidaram-me, vim aqui com o objetivo de comparar a experiência brasileira com a de outros países, em especial da América Latina, onde tenho trabalhado nos últimos anos.

É impressionante perceber a nossa riqueza em todos os pontos em relação a todos os outros países da América Latina de maneira geral. O México, em poluição ambiental urbana, é melhor do que o Brasil; possui uma melhor prática. Mas, em todo o resto, a legislação e a prática ambiental brasileiras são muito mais avançadas do que o Chile, a Argentina e do que todos esses países. Muitas vezes não nos damos conta do quanto estamos avançando. O próprio Conselho Nacional do Meio Ambiente, hoje, sim, possui distorções. Quem é a maioria neste Conselho atualmente? São os órgãos estaduais; os não-governamentais, mais barulhentos, não possuem na composição numérica o maior número. No caso, os empresários das várias áreas deveriam ter uma participação maior e mais ativa também, como os trabalhadores dessas distintas áreas deveriam ter uma participação mais ativa.

Esses acertos de caminho são regulações dentro de um princípio. De maneira geral, parece-me que o Brasil tem uma ação extremamente positiva e uma grande prática a mostrar.

Finalmente, sobre a questão das repercussões, dos efeitos positivos ou negativos, principalmente das dificuldades e dos pontos que temos a favor do Brasil - e em especial do Estado do Espírito Santo, para uma política florestal, de incentivo, inclusive, ao florestamento -, a recomposição de áreas das coberturas vegetais têm, sobretudo hoje, independente de ser feita por espécies nativas ou não, principalmente, a necessidade de reorganização, de reordenamento nas bacias.

Em muitos casos, são dramáticas as condições em que chegam a uma grande quantidade dos rios brasileiros. Temos o Brasil com uma quantidade de água doce e de água de superfície que, praticamente, representam um quarto da água que corre na superfície do mundo, gerando através das Bacias do Amazonas, do Prata e do São Francisco 25% da água doce do mundo. É uma responsabilidade muito grande para que deixemos que os rios "morram de sede", como dizia Vander Piroli, autor de um livro para crianças, que eu estava lendo.

Temos a obrigação de ser muito competentes no trato desse recurso enorme e fantástico que é a quantidade de água. Hoje, por exemplo, na Bacia Amazônica, o Brasil começa a se preocupar com o Tratado de Cooperação Amazônica, dentro de um tema: à medida em que o Equador e outros países, como Bolívia e o Peru, começam a devastar as suas amazônias, onde estará a conseqüência disso? Irá chegar ao Brasil. Temos hoje dez milhões de litros de ácido sulfúrico e outros componentes dos laboratórios de cocaína do Peru e da Bolívia descendo para o Brasil. É uma ameaça terrível, internacional, para os nossos rios. Estão tentando fazer com que ajam de modo correto, mas é fundamental que tenhamos a política adequada internamente para os rios. Observamos o Rio Doce, no Espírito Santo, que sofre com as conseqüências do Rio Doce maltratado em sua bacia. A montante é aqui em Minas Gerais.

Temos o caso do Rio São Francisco com o Nordeste, com alguns problemas difíceis de lidar com relação à bacia: onde essas águas são geradas, utilizadas e a compatibilização do próprio uso delas entre, por exemplo, uma captação para geração de energia - a própria geração de energia que há de Paulo Afonso para lá - e a retirada de alguns metros cúbicos por segundo, para permitir uma irrigação. Até que ponto isso é possível? É preciso muito equilíbrio e muita maturidade. Da mesma maneira que é absurdo dizer-se: "vamos desviar todo o Rio São Francisco para matar a sede, por exemplo, do Rio Grande do Norte e do Ceará", é igualmente absurdo não se saber qual a quantidade que pode ser retirada sem um impacto ambiental relevante, como por exemplo, dez metros cúbicos por segundo, ou seja, a metade da vazão de esgoto de Belo Horizonte. Por que não retirar e transformar em áreas irrigadas, por meio de processos racionais? Qual é o limite? É preciso que haja um embasamento técnico, uma base conceitualmente muito profunda, não haver reclamações à toa e, ao mesmo tempo, não haver nenhum tipo de conivência com algumas ações como retirar 30% ou 40% da vazão.

A recomposição da cobertura vegetal por meio da revegetalização, do reflorestamento e, sobretudo, o de ciclo curto possui um papel, independente do destino que se der a qualquer madeira, de reordenamento das cheias e das vazões.

Há três problemas no sentido de se ter uma produção mais limpa e mais adequada e certamente as empresas de reflorestamento já estão percebendo. É preciso também, em nível do pequeno e do médio produtor, uma consciência sobre o perigo da perda da biodiversidade, o aumento da vulnerabilidade às pragas e o que pode significar, eventualmente, uma poluição por uso de pesticidas e agroquímicos. Então, são os três aspectos.

Se a biodiversidade está protegida por meio de algumas áreas; se a vulnerabilidade e o próprio ecossistema não exige o uso muito grande de pesticida, então, a equação se torna mais simples.

No caso de pesticidas e agroquímicos, especialmente, lembraria que o Conselho Nacional do Meio Ambiente, o Conama, em 1984, teve a sua primeira grande luta contra o uso de pesticidas e agrotóxicos. Na época, o Ministério da Agricultura, que possuía uma posição extremamente conservadora, permitiu o uso dos pesticidas e que se auto-regulassem os produtores. Na época, alguns componentes do Conama queriam ser extremamente rígidos na fiscalização. Acabou prevalecendo e prevalece, até hoje, uma solução que é de meio-termo, é um pouco de compromisso: registra-se, mas a estrutura ambiental inteira não tem a capacidade de fazer cumprir todas aquelas normas no seu rigor.

Também nessa questão de normatividade no ponto de agrotóxico, fica muito evidente que não se pode ter um fiscal atrás de cada empreendedor. Igualmente, no caso da indústria não se pode ter um fiscal atrás de cada poste, assim no caso da árvore, e daí por diante. Há o problema de fiscalização de um lado e, do outro, educação e conscientização de uma nova cultura.

Muitas pessoas dizem que o Ibama às vezes possui alguns rigores fiscalistas. Lá, falam que não se deve ser punitivo, mas educativo. Tenho minhas dúvidas e afirmo que, de certa forma, uma boa multa para alguém culpado é muito educativa. Educativa para aquele que recebe a multa se está transgredindo o mecanismo social; e educativo para a sociedade que observa o culpado ser punido. O que não é culpado não será punido porque está de acordo com a lei.

É preciso ser muito cuidadoso com a questão de ser punitivo ou não. Se alguém mata outra pessoa não merece uma punição? Então, se alguém transgride uma lei deve ser punido, se é que aquela lei é, reconhecidamente, algo para defender o interesse da sociedade. É uma ressalva a se fazer.

Do ponto de vista econômico, evidentemente já foi destacado que o reflorestamento é uma grande entrada de recursos para o pequeno e médio produtor, sobretudo numa conjuntura como a de hoje em que a produção agrícola é extremamente apenada com os preços.

Na estrutura geral do País é preciso uma política agrícola que possa ser a "salvação" da cidade, por meio dessa preservação da área do interior, porque ainda há pessoas que necessitam de uma política agrícola. É importantíssimo fazer essa reversão e, no caso desse agricultor, que possui poucos recursos na agricultura é essencial a entrada dos recursos que vêm com os processos de incentivo ao reflorestamento.

Em Minas Gerais, tenho observado muitos dos médios produtores que dizem que salvação da lavoura deles não procede da lavoura propriamente dita, mas da questão da produção florestal e do fazendeiro florestal baseado naqueles programas que, lá, deram muito certo.

No Espírito Santo, há uma série de fatores positivos do que está ocorrendo numa política ambiental ligada a uma política de reflorestamento. Existe uma vocação física do Estado com os espaços que ainda são propícios à produção florestal em todas as suas formas. Há uma capacidade empresarial instalada, inegável e não é preciso repetir os exemplos que aqui foram mostrados nacionalmente e que são internacionalmente conhecidos.

Existe, também, uma institucionalidade dentro da máquina de

Governo que é correta no sentido de fazer com que haja proteção ambiental; uma Secretaria ligada à área de meio ambiente, com uma certa tradição e que, naturalmente, têm as suas dificuldades.

Por um lado, parece-me importante ter um fortalecimento não só em matéria de quantidade, mas de capacitação dos órgãos públicos e regulamentação dessa política pública, que é a política ambiental, ligada ao processo de desenvolvimento do Estado. Talvez haja uma necessidade de se realizar em fóruns como esse, por exemplo, um debate, uma comunicação major, uma transferência de todos os conhecimentos que existem sobre a aplicação da lei e do processo de desenvolvimento de maneira geral.

Parabenizo a todos os senhores e ao Estado do Espírito Santo pela realização de um debate como esse e digo que, nas várias exposições aqui, aprendi muito. As comparações que são feitas nos vários locais podem levar, no caso do Brasil, por exemplo, a uma política geral correta em que a criação de uma nova biomassa, por meio do fomento florestal, seja um dos pilares do desenvolvimento.

Era o que tinha a dizer.

(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan) - Agradeço ao Dr. Roberto Messias Franco, meu particular amigo. Já nos conhecemos há bastante tempo. Espero que V. Sª tenha visto que, apesar de o objetivo do Seminário não ter sido o de ter uma casa lotada, expusemos, no momento, as instituições necessárias para fazer uma avaliação conjunta da problemática relacionada à política florestal no Estado do Espírito Santo, para apresentarmos as soluções práticas, aperfeiçoando ainda um processo que se encontra em andamento naquele Estado.

A presença de V. Sª nos dá a visão da sua experiência nacional e, agora, internacional da área ambiental.

Muito obrigado.

O SR. (Não Identificado) - Sr. Presidente, eu gostaria de solicitar ao Sr. Roberto Messias Franco que mencionasse alguma experiência em termos de aproveitamento da biodiversidade.

O SR. ROBERTO MESSIAS FRANCO - Há uma experiência pontual que considero muito importante. Não sei se é do conhecimento de V. Sª: O INBIO, Instituto de Recursos Biológicos da Costa Rica, tem realizado um grande levantamento de espécies da flora nativa com os seus componentes e com a sua descrição.

A partir dos princípios ativos e com o acordo feito com alguns grandes laboratórios são financiadas as pesquisas desenvolvidas por esse instituto. Com isso, por um lado, transforma-se em centro de excelência e, em seguida, irá reproduzir algumas espécies que detectam para desenvolver essa tecnologia; esses espécimes posteriormente serão vendidos aos laboratórios com cláusulas de propriedade e de propriedade industrial. Posteriormente, se for do interesse de V. Sª poderia enviar-lhe algumas informações quanto ao desenvolvimento desse processo.

Há algumas semanas, no Ministério de Ciência e Tecnologia, no Brasil, eu afirmava que é essa é uma experiência que deveria ser vista mais de perto, para verificarmos como está sendo feita no INPA, no Emílio Goeldi e tirarmos algumas lições, aperfeiçoando-as.

No caso do Espírito Santo, que possui uma série de recursos da Região da Mata Atlântica, observemos como se farão registros dos elementos de biodiversidade que aqui estão, para que, posteriormente, não sejam levados para outro lugar, em vez de permanecerem no local que hoje detém essa patente natural.

O SR. (Não Identificado) - O PNUMA tem alguma linha de apoio a esse tipo de trabalho?

O SR. ROBERTO MESSIAS FRANCO - Essa pergunta é oportuna.

O PNUMA não é uma agência de financiamento. No caso das Nações Unidas, a linha para os financiamentos de todo tipo de pesquisa é o GEF - Global Environmental of Facilities, que é um programa regerido conjuntamente pelo Banco Mundial; o PNUD, que é o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento e o PNUMA, Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente.

Os grandes projetos são apoiados em quatro áreas financeiramente: mudanças climáticas, biodiversidade, águas internacionais e desertificação.

O SR. (Não Identificado) - Se não me engano, há 30 milhões do GEF destinados ao Brasil, mas parece-me que ainda não foram utilizados.

O SR. ROBERTO MESSIAS FRANCO - Não sei. Inclusive, isso é mais um ponto.

Quanto à utilização, há problemas de contrapartida, de assinaturas dos convênios, de contratos, etc. Mas há um programa já iniciado na região amazônica que é muito importante.

O SR PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Agradeço ao Dr. Roberto Messias Franco.

Teremos mais três palestras cujos assuntos são muito importantes.

Gostaria que os próximos palestrantes fossem bem objetivos, para que pudéssemos trabalhar nas conclusões e recomendações deste seminário.

O próximo palestrante é o Sr. Enio Bergoli da Costa, da Secretaria de Agricultura do Estado do Espírito Santo, autor de uma tese, juntamente com outros autores, que faz a análise comparativa da competitividade econômica do eucalipto em relação às explorações tradicionais de café e pecuária no Espírito Santo.

Convido o Dr. Enio Bergoli da Costa para tomar assento à mesa, a fim de realizar a sua exposição.

O SR. ENIO BERGOLI DA COSTA - Esse foi um trabalho desenvolvido no ano passado. Na verdade, foi a base de uma monografia apresentada à Universidade Federal de Viçosa como parte das exigências de um curso de pós-graduação em Administração Rural.

A análise comparativa da competitividade econômica do eucalipto em relação às atividades tradicionais de café e pecuária possui um cunho totalmente econômico. Existem várias vertentes que podem ser avaliadas: pode-se partir do social e chegar ao econômico ou partir do econômico para tentar justificar o social.

É um trabalho imune e isento de qualquer tipo de bandeira ou algo nesse sentido. Avalia o eucalipto em relação ao café e à pecuária porque o café é a principal atividade econômica e social do Estado. A pecuária é a segunda e, hoje, o eucalipto é a terceira atividade econômica, inclusive passando à frente da pecuária de leite. Hoje, a primeira é o café; a segunda, a pecuária de corte; a terceira, o eucalipto e a quarta, a pecuária bovina. Essa é uma análise econômica das quatro principais atividades agrícolas do Estado.

É interessante também enfocar que, nesse contexto macroeconômico, quando estamos numa fase que ainda vai perdurar até o final deste século e princípio do segundo milênio, estamos na globalização da economia. Isso gera, por conseqüência, a competitividade de mercado, que requer uma eficiência no processo produtivo como um todo. Essa eficiência no processo produtivo é a condição indispensável para que nos apropriemos de vantagens comparativas. Quais são nossas vantagens comparativas com relação a silvicultura? Ora, o Espírito Santo tem um alto potencial natural para a atividade florestal. Estudos já desenvolvidos por técnicos do setor apontam como sendo de 35% o percentual de aptidão preferencial para a atividade florestal no Estado.

Também, como já foi dito por outros palestrantes, o eucalipto, que é uma das atividades florestais deste Estado, tem uma das mais altas produtividades do mundo aqui, no Espírito Santo. A atividade florestal também é uma opção de diversificação; ela também se constitui numa alternativa de renda para os produtores. Por ser uma atividade florestal, ela promove a recuperação dos recursos naturais e permite também o aproveitamento de áreas marginais.

E ainda essas experiências que tivemos tanto do Programa de Fomento Florestal como do Programa de Extensão Florestal demonstram que o eucalipto entrou, na verdade, em áreas marginais, em áreas ociosas e em áreas de café e pastagem também, mas em baixos níveis de produtividade.

Por isso, a análise desse trabalho, ou seja, o objetivo seria comparar essas atividades tradicionais, conduzidas em baixo nível de produtividade, com o eucalipto, que é um atividade recente no Estado e já é a terceira em termos econômicos, ainda que não distribuída para a maioria dos produtores, como é o caso do café e da pecuária, que são atividades ainda um pouco concentradas.

Um outro fato importante também é que o café e a pastagem, no Estado, detêm mais de 80% da área explorada. Isso realmente é um dado forte que se tem. No Estado, há em torno de 84 mil propriedades de café; ele é cultivado pelo menos em 55 mil das propriedades.

Então, na verdade, são atividades tradicionais expressivas do Estado, conduzidas com baixo nível de produtividade.

Analisamos em termos de renda para tentar concluir algo. Ou seja, essas atividades são conduzidas em baixo nível de produtividade; mas como é que se sustentam ao longo dos anos? O café já tem mais de 100 anos no Estado.

Esses são os objetivos que nos levaram a conduzir esse trabalho. O primeiro, é claro, seria avaliar a competitividade econômica do eucalipto em relação a essas atividades tradicionais.

Um segundo objetivo importante também seria determinar os custos de produção em vários níveis de produtividade. Ora, já tivemos a primeira dificuldade em relação a isso, porque, na verdade, encontramos sempre em literaturas custos de produção para atividades conduzidas em termos de alto nível tecnológico. E essa não é a realidade da grande maioria dos produtores. A grande maioria desses produtores de café e pecuária levam suas atividades com baixo nível de emprego, de tecnologia.

Também tínhamos como objetivo analisar a lucratividade dessas explorações tradicionais e, ainda, determinar a probabilidade de ocorrência de preços e de rendas das explorações. Aí foi usada uma metodologia - na verdade, vou demonstrá-la na próxima transparência.

Na época - esse trabalho foi desenvolvido no ano passado -, o café estava, e ainda está, principalmente o arábico, com alto preço, mas isso não é verdade em termos históricos. Então, trabalhamos com base numa média histórica de preços e calculamos probabilidades de ocorrências desses preços. E como a renda é em função dos preços, calculamos, por conseqüência, a probabilidade de ocorrência de renda nessas explorações.

Um outro objetivo seria determinar pontos de equilíbrio ou preços de equilíbrio. Seriam pontos em que as receitas dessas atividades de café e pecuária se igualassem em termos de renda do eucalipto. Agora, em termos de metodologia, talvez fique um pouco mais claro - o tempo também é um pouco reduzido, mas vou tentar abreviar o máximo.

Em termos metodológicos, o primeiro passo desse trabalho foi a determinação dos custos de produção. Existem várias óticas de custos: variáveis, operacionais, totais e fixos. Determinamos, na verdade, custos para todos os tipos. A nossa análise foi mais em termos de custos variáveis. São aqueles que, basicamente, se referem à mão-de-obra e gastos com insumos. Não foram considerados, por exemplo, depreciações - esses custos fixos, digamos assim.

No caso do eucalipto, a produtividade considerada foi a média do Programa Fomento Florestal, da Aracruz. Esse dado foi obtido por inventário, é um dado do ano passado - parece que a média já está um pouco mais alta.

Em relação ao café arábico e ao conilon, trabalhamos com três níveis de produtividade: com quatro, oito e doze sacas, cada um, por hectare.

Quanto à pecuária de leite, trabalhamos com dois sistemas: um, de quatro litros por vaca/dia em lactação e o outro, mais tecnificado, com dez litros por vaca/dia em lactação.

Em termos de pecuária de corte, na verdade, trabalhamos com um sistema exclusivo, retirada de carne, e um misto; um, de 3,67 arrobas por hectare/ano, com uma pequena retirada de leite, e o outro, de pecuária de corte pura, com uma produtividade de 4,43 arrobas por hectare/ano.

Bom, esses foram os níveis de produtividade considerados nesse trabalho.

Trabalhamos com preços dos últimos 15 anos da época, no ano passado; ou seja, em 1995, pegamos os preços de 1980 a 1994. Fizemos a correção, com base no dólar, e, depois, nós o transformamos em real.

Em função desses dados históricos de preços, calculamos um intervalo de confiança para a média, dentro de uma metodologia estatística, para chegarmos àqueles níveis de probabilidade. Quando se tem a probabilidade de ocorrência de preço, pode-se chegar à probabilidade de ocorrência de renda.

Uma vez determinados os níveis de produtividade para se trabalhar com os custos, trabalhou-se com a análise de preços posteriormente; e, num terceiro momento, com a determinação de receitas. Ou seja, foram vários tipos de receita analisados. Primeiro, a receita bruta, que é simplesmente o valor da produção. O segundo, as receitas líquidas, que se referem à receita bruta menos o tipo de custo considerado - como já falamos, há custos variáveis, operacionais, totais. Trabalhamos sob a ótica apenas dos custos variáveis. E também determinamos os pontos de equilíbrio, que seriam os preços do leite e da carne, em que as receitas líquidas de café e pecuária se igualariam à do eucalipto.

Basicamente, esse é um resumo da metodologia do trabalho.

Um dos primeiros resultados que pudemos encontrar foi o seguinte - esse aqui é um gráfico referente à produtividade e à densidade do custo, ou seja, o custo de produção por hectare: primeiramente, nessa linha mais escura, temos os custos de produção da pecuária. Eles saem de R$88,00 e vão para R$370,00. Esses são custos por hectare. Ou seja, numa pecuária com quatro litros por vaca, gasta-se em média R$88,00 por hectare para se produzir esses quatro litros. Na medida em que aumenta a produtividade, de quatro vai para dez litros por vaca, os custos por hectare aumentam. Agora, por outro lado, também, as receitas aumentam mais que proporcionalmente aos custos. Com quatro litros por vaca, tenho custo de R$88,00 e receita de R$94,00. Com dez litros por vaca, o custo para produzir esses 10 litros é em torno de R$370,00 por hectare; porém, a receita é de R$460,00 - saio de uma renda de R$88,00 para R$94,00, de R$6,00 por hectare, e passo para R$90,00.

Isso também confirma as expectativas teóricas de que a pecuária tem uma densidade de custos e renda inferior à do café. Aqui, estamos trabalhando só esse gráfico ilustrativo da pecuária de leite com o café arábico.

O café arábico, num baixo nível de produtividade de quatro sacas, tem uma densidade de custo de R$340,00, superior inclusive à própria receita, que é de R$250,00. Aqui, o produtor, na verdade, está trabalhando negativamente. E, na medida em que se aumenta a produtividade, sai de quatro para oito, para dez, para doze, aumentam-se os custos por hectare, mas as receitas aumentam mais que proporcionalmente e passam a ter delta de receita.

Isso confirmou toda a expectativa teórica. Ou seja, na medida em que se incrementa tecnologia, claro que o produtor tem mais custos. Porém, ele tem receitas crescendo mais que proporcionalmente em relação aos custos.

Passo à apresentação de quadros para melhor ilustração. Este é o primeiro quadro com relação à metodologia do trabalho. É um quadro que representa a receita líquida anual de eucalipto e café em vários níveis de preços e produtividade. Portanto, este quadro compara as receitas líquidas do café às do eucalipto.

Deste lado, temos os preços. No caso do eucalipto, o preço médio pago pela Aracruz é de R$9,24. Esta tarja azul representa as receitas com relação aos preços médios. Então, o preço médio do eucalipto de R$9,24. Este preço do café, de R$68,36, é aquele preço médio dos últimos 15 anos. Depois trabalhamos com um preço de R$122,00, que se mantém. Esse era o preço de maio de 1995, em nível de produtor, mas estava fora da média.

Aqui há o intervalo de consenso para a média. O preço do café arábico normalmente está entre R$47,89 sendo que a média é de R$61,00. O menor preço do eucalipto pago pela Aracruz é de R$8,19, e o maior de R$10,29 reais. Então, esse preço de R$122,00, que hoje é mais ou menos o mesmo daquele praticado em maio deste ano, é um preço muito acima, fora da média e fora da confiança, digamos assim.

Bem, na parte direita do quadro, temos as rendas líquidas geradas por hectare. Com relação à média, a esse preço de R$9,24 o eucalipto tem uma receita de R$92,00 por hectare. E o café arábico, na produtividade de quatro sacos por hectare, tem uma renda negativa de R$142,00 reais; na produtividade de oito sacas, a renda, ainda negativa, é de R$55,00 para o preço médio de R$68,00. Assim, com 12 sacas é que começa a ficar positiva a renda gerada pela cafeicultura, no caso do arábico, em termos de R$12,00 por hectare.

Esse ponto de equilíbrio provavelmente vai situar-se em torno de 16 sacas por hectare. O fato de se produzir café arábico com o nível tecnológico de improdutividade menor do que 16 sacas por hectare significa que não há competitividade em relação ao eucalipto. Na verdade, o eucalipto gera mais renda, com relação à cafeicultura, se ela for conduzida até 16 sacas por hectare, ou seja, trata-se da cafeicultura de arábico. Isso tudo se refere aos preços médios históricos.

O preço atual, na verdade, não é o usual, porque ele está fora e deve cair. Esse não é o preço, e, em termos mundiais, a tendência global é de queda de preço via aumento de produtividade, via aumento de tarifas, pois os preços mundiais tendem a cair especialmente nas **commodities** mundiais.

Se tomarmos o preço atual, que é irrisório - R$122,00 por saca -, podemos dizer que o café arábico, em um nível baixo de produtividade - apenas 4 sacas por hectare -, já atinge R$72,00 de renda, muito próximo à renda do eucalipto. Os dados do eucalipto foram fornecidos pelo Programa de Fomento Florestal da Aracruz.

Na época era o que se tinha disponível com relação à atividade florestal. Com oito sacas por hectare, que é uma produtividade muito baixa, porque temos tecnologia para chegar até 40, 50 sacas por hectare, a renda já é mais ou menos quatro vezes superior. Isso não é real, certo?

Este dado refere-se à renda gerada entre estas duas atividades: eucalipto e café arábico. Em função disso, procuramos calcular a probabilidade de ocorrência de preços iguais para essas rendas. Vimos no quadro anterior que com R$68,00 de preço médio do café arábico precisaríamos de uma produtividade bem maior se quiséssemos igualar essa renda à do eucalipto. Porque com R$12,00 ainda estava inferior. O eucalipto está gerando R$92,00 em relação ao seu preço médio, que é de R$9,24.

Este quadro reflete os preços de equilíbrio entre as receitas, ou seja, numa cafeicultura de arábica, conduzida num nível tecnológico de apenas quatro sacas por hectare. Em relação aos custos variáveis - não vamos trabalhar com custos operacionais -, o preço da saca de café deveria ser de R$127,00 para que a renda do eucalipto se igualasse à renda do café arábico. Quer dizer, o

preço deveria ser R$127,00 para quem produz quatro sacas. Só que a probabilidade de ocorrência desse preço, estatisticamente, é menor do que 3,67%. É um risco muito grande produzir nesse nível tecnológico; é preferível ter o eucalipto como atividade.

No nível de oito sacas por hectare, o preço deveria ser R$86,00, ainda superior à média, que foi de R$68,00. Portanto, a probabilidade de ocorrência é menor que 28%, também muito baixa.

Com relação às doze sacas por hectare, o preço deveria ser R$75,00 para que as rendas de café arábico e eucalipto se igualassem. A probabilidade é menor que 42%; começa, portanto, a se aproximar um pouco.

Com relação ao café arábico, somente a produtividade acima de dezesseis sacas por hectare seria competitiva com relação ao eucalipto. Quem produzir café abaixo de dezesseis sacas - e isso, provavelmente, corresponda à grande maioria dos produtores de arábico - terá renda inferior, por hectare, a do eucalipto, no sistema de fomento florestal.

Esses dois quadros trazem a comparação entre o café conilon e o eucalipto - a comparação sempre é o eucalipto com a atividade tradicional.

O preço médio do café conilon, nos últimos 15 anos, foi de R$62,89; a renda do eucalipto continua a mesma: R$92,00 por hectare. Agora, o café conilon, conduzido no nível tecnológico de quatro sacas por hectare, tem renda negativa de R$86,00. Quando aparece negativo, não significa que o produtor, na verdade, esteja tomando um prejuízo direto no bolso. É que, em atividades conduzidas com esse baixo nível tecnológico, a mão-de-obra responde por grande parte do custo.

Então, ele está tendo salário inferior ao mínimo, porque é usual, hoje, usar o salário mínimo como valor da mão-de-obra rural. Com doze sacas por hectare, a renda é de R$106,00, já superior a do eucalipto.

Como o café conilon tem custos por hectare inferiores em relação ao do arábico, que é cerca de 30%, e o preço médio do conilon, nos últimos 15 anos, não foi tão inferior assim - o café arábica teve uma média de R$68,00 e o conilon, quase R$63,00 -, o café conilon é mais competitivo que o arábica. E o ponto de equilíbrio dele em relação ao eucalipto se dá numa produtividade um pouco mais baixa. Mas já se pode afirmar também que, com menos de doze sacas, é preferível a cultura do eucalipto. A média estadual é de apenas oito sacas por hectare.

Há um ano, o preço atual do conilon era de R$120,00; hoje, está na faixa de R$80,00. Esses R$80,00 por saca, com menos de oito sacas, já tem R$156,00 de renda, o que já é superior à renda do eucalipto. São preços que estão fora da média, que não podem legitimar um trabalho de ordem econômica.

Probabilidades de ocorrências do café conilon em relação ao eucalipto. Com quatro sacas por hectare, para que as rendas se igualassem, o preço da saca de café conilon deveria ser R$107,93. Entretanto, a probabilidade de ocorrência desse preço é menor que 1%. Ou seja, é quase que desprezível. Com oito sacas por hectare, o preço teria que ser de R$72,00, ainda superior à média, mas a probabilidade também é menor que 35%.

Com relação às doze sacas, a renda foi superior. O café conilon a 12 sacas produz renda de R$106,00 por hectare, contra R$92,00 do eucalipto. Então, a probabilidade - aqui cabe uma explicação - é menor que 51%.

Com a metodologia que foi colocada estatisticamente numa curva normal, que é bicaudal, se tem 50%, em termos de probabilidade, dos preços em torno da média.

Quando aparecer valor acima de 50%, é porque ele é mais competitivo. Este é um ponto que pode ser guardado; é o único ponto em que alguma dessas atividades tradicionais comparadas foi superior, em termos de renda, à do eucalipto, ou seja, café conilon com produtividade acima de 12 sacas por hectare. E isso somente sob a ótica de custos variáveis. Se colocarmos sob custos totais, quantos serão a depreciação e outros custos? Isso vai num nível muito mais alto de produtividade. Analisamos sob a ótica de custos variáveis, que são aqueles que o produtor sente, que realmente ele nota.

Uma vez feita a análise com relação ao café, fizemos agora as análises com relação à pecuária de leite e à de corte.

Com relação à pecuária de leite, realmente, nos níveis utilizados de 4 e 10 litros por vaca, com 4 litros não há competitividade, porque a renda é em torno de R$5,00. Com relação a 10 litros por vaca, há um empate técnico de renda entre a pecuária leiteira e o eucalipto, ou seja, não há diferença. Então, em termos de pecuária de leite, somente acima de 10 litros por vaca é que se consegue competir com o eucalipto. Com 4 litros por vaca também, o preço deveria ser de quarenta e seis centavos de real o litro, para que as rendas se igualassem; a probabilidade de ocorrência é zero. Com 10 litros por vaca, a probabilidade é mais ou menos igual à do eucalipto.

Com relação à pecuária de corte, os dados são mais desfavoráveis ainda. As rendas são muito baixas, tanto no sistema misto quanto no sistema puro; são rendas variando entre R$8,00 e R$57,00 por hectare, conforme o preço; o preço médio da arroba foi de R$19,00 nos últimos quinze anos. Portanto, as rendas são muito baixas nos dois sistemas: R$33,00 e R$32,00, tanto no pecuária pura quanto no pecuária mista. O eucalipto tem três vezes mais renda. Só para se ter uma idéia, numa pecuária de 4,43 arrobas por hectare por ano, que é mais do que a média do Estado, o preço deveria ser de quase R$34,00 a arroba, para que as rendas se igualassem. E isso, estatisticamente, não existe.

Ao abreviar um pouco a apresentação, podemos falar que vimos que, num único ponto desse trabalho, nos níveis de produtividade considerados, uma atividade tradicional superou a do eucalipto: foi o caso do café conilon em produtividade acima de 12 sacas. Com relação à pecuária de leite, houve um empate com 10 litros.

Então, as duas principais conclusões são: produzir café conilon acima de 12 sacas. Senão, é preferível plantar eucalipto. Quem trabalha com pecuária leiteira, em níveis econômicos, tem que ter produtividade acima de 10 litros por vaca/dia. Isso exclui 99% dos produtores de leite do Estado, em termos de renda.

O que se conclui mais em relação ao social é o seguinte: a persistência dos produtores em explorar café e pecuária com baixos níveis de produtividade parece ser explicada, pelo menos em parte, pela apropriação de uma parcela dos custos variáveis correspondente à mão-de-obra familiar ou de parceiros que apresentam baixo custo de oportunidade. Ou seja, na verdade, os nossos produtores rurais estão tendo, pelo trabalho, uma remuneração inferior à de um mínimo, porque, quando se coloca que a mão-de-obra dele está orçada em um salário mínimo, se chega a valores negativos. Então, está ele recebendo menos que o mínimo. Isso, realmente, justifica em grande parte a pobreza do meio rural. Temos uma renda **per capita** no meio rural cerca de três vezes inferior à média do Estado como um todo.

Um outro resultado também é que, na verdade, em função do exposto aqui, o produtor precisa reavaliar as tecnologias que usa. Ou ele incrementa tecnologia nessas atividades tradicionais ou opta por uma diversificação. E o eucalipto, nesse caso, é uma opção de diversificação, porque é mais econômico, gera mais renda do que essa atividade nos níveis conduzidos pela maioria dos produtores.

Tudo indica que a maior parte desses produtores de café e pecuaristas está carregando para um futuro não muito distante três rubricas de passivo de efeito desastroso, ou seja, três prejuízos. Trabalhei com dados de custos variáveis, não considerei a depreciação da cerca, do curral, do secador, porque isso, na verdade, o produtor não enxerga. Se forem considerados todos os custos em termos econômicos, a situação é muito mais grave ainda. Quais são? O passivo da mão-de-obra familiar ou de empregados mal remunerados. Ou seja: até quando o pequeno e o médio produtor - até mesmo o grande produtor - café vão suportar tendo rendas tão baixas com esses níveis de tecnologia? Não sei; eles não têm suportado, tanto é que esse fluxo migratório cresce a cada dia em nosso Estado. Um outro passivo, um outro prejuízo é o da depreciação dos seus bens, dos bens da propriedade, que se consomem, mas que não estão sendo contabilizados. Trata-se da depreciação de máquinas, de terreiros, de tulhas, de secadores etc. Outro passivo, outro prejuízo, que também é oculto, porque o produtor não o enxerga - não está acostumado a fazer esse detalhamento de custo - é a degradação do seu bem mais preciso, que é a terra. Ou seja, com esses níveis baixos de produtividade, o produtor, na verdade, é muito mais o gigolô da terra; ele explora apenas a fertilidade natural do solo até que ela se esgote. Não sei até quando ele vai tolerar essa situação.

De uma forma sucinta, era o que tinha a apresentar.

(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan) - Meus parabéns pelo trabalho. O Presidente da Federação de Agricultura foi quem nos indicou o trabalho.

Dr. Enio, há mais perguntas.

O SR. ENIO BERGOLI DA COSTA - Pois não.

O SR. NIDER BARBOSA DE MENEZES - Dr. Enio, recebemos cópia desse trabalho. Já o estudamos detalhadamente, e inclusive tivemos oportunidade de trocar idéias com companheiros da Federação, que sugeriram que o convidássemos juntamente com a sua equipe para uma palestra sobre esse importante tema. Isso deverá ocorrer ainda neste mês. Provavelmente no dia 24, ou 25, os senhores deverão receber um convite para abrir um debate na Federação sobre esse assunto.

Durante a leitura desse trabalho persistiu uma dúvida que eu

gostaria que o senhor esclarecesse. Aliás, duas dúvidas. A primeira delas diz respeito à cultura do eucalipto. O senhor programa a cultura do eucalipto para ser colhida em cinco anos, se for para celulose por exemplo; se for para móveis, dez anos e prazos menores para outras atividades. Qual foi a base tomada para o cálculo de produção? Qual foi o período base para o cálculo dessa produção? Isso é importante, porque, se for um prazo de cinco anos, é claro que os cálculos devem bater com os que acabamos de mencionar. Se o período for maior, é evidente que os cálculos não devem conferir. Essa é a primeira pergunta.

A segunda é a seguinte: sabemos que na lavoura de café, aqui no Espírito Santo principalmente, temos um ano de grande safra e, logo em seguida, um ano de pequena safra. No ano passado tivemos uma safra de dois milhões de sacas; neste ano tivemos uma safra de quatro milhões e meio. No ano que vem poderemos ter outra de dois novamente. Qual foi a base de cálculo? Foi a base do período ou considerou-se como base um ano de boa safra? Ou um ano de pequena safra?

O SR. ENIO BERGOLI DA COSTA - Não tive tempo suficiente para apresentar o trabalho e talvez por isso não tenha ficado claro. Vamos por partes.

Com relação ao sistema de produção de eucaliptos, o horizonte de planejamento foi de seis anos. As receitas previstas para daqui a seis anos foram deflacionadas para valores atuais; foi considerada uma taxa de desconto. Por exemplo, se daqui a sete anos se poderia ter uma receita de R$100,00, aplicando-se um desconto que levou em consideração juros de mercado, essa receita estaria hoje em torno de R$30,00 ou R$ 40,00. A taxa usada de desconto foi de 7%. Por que 7%? Ela representa mais ou menos a oportunidade do produtor. O produtor não tem inserção no mercado. O máximo que conseguiria para aplicação de seu dinheiro seria uma poupança, que, com juros capitalizados de 0,5% ao mês, dá mais ou menos 7% ao ano.

Essa a primeira parte.

A segunda parte se trata de uma questão metodológica. Na verdade, usou-se uma média. Quando trabalhamos com quatro, trabalhamos com três níveis de produtividade: quatro, oito e doze sacas por hectare de café.

Então, independentemente de ano de alta ou de baixa, nós calculamos o custo médio, onde já se consideram esses desvios para se produzirem quatro, oito e doze sacas.

Então, o produtor de doze sacas provavelmente produz entre oito e dezesseis sacas, mas o custo dele é de doze.

O SR. NIDER BARBOSA DE MENEZES - Evidentemente, o trabalho foi desenvolvido em cima de uma lavoura já implantada, com produção.

Agora, a pergunta é a seguinte: hoje, se eu fosse implantar uma lavoura de café e uma lavoura de eucalipto, o que ocorreria?

O café vai produzir daqui a dois ou três anos. Ou seja, terei três ou quatro colheitas de café durante esses sete anos, quando, então colherei o eucalipto.

Você teria esse balanço aproximado? Porque fiz umas contas por alto e, nessas condições que coloquei, o café ainda é um bom negócio.

O senhor entendeu a minha pergunta?

O SR. ENIO BERGOLI DA COSTA - Terei que usar a metodologia de custo.

A implantação de uma lavoura tem um custo fixo, ou seja, o que você gasta, por exemplo, na cafeicultura, até formar o café; existe um custo fixo.

Do primeiro ao terceiro ano, tudo o que você injeta na cultura - mudas, adubos, mão-de-obra - vira custo fixo. Tenho que diluir esse custo dos três primeiros anos para a longevidade da lavoura, ou seja, os gastos dos três primeiros anos sem ter colheita, serão apropriados como custos durante a vida útil. Se houver mais quinze colheitas, divido esse valor por quinze; e isso será considerado no trabalho.

Claro que lavoura com produtividade de quatro sacas por hectare tem uma vida útil pequena, pois o valor foi dividido por pouco tempo. Quanto mais produtiva a lavoura, provavelmente maior a sua longevidade.

É difícil apresentar esse trabalho. Na verdade, ele congrega não somente isso que foi apresentado, em termos de custos, porque trabalha com todas as óticas de custos possíveis das melhores universidades de Ciências Agrárias do País: da Universidade de Viçosa e da Universidade de Piracicaba, que têm óticas diferentes de custos. Uma trabalha com custos operacionais e a outra, com custos totais, que é o somatório de variáveis e fixos.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan) - Consulto os senhores se há mais alguma pergunta a ser feita.

(Pausa.)

Bem, o trabalho é muito interessante. Acredito que haverá perguntas a serem feitas ao longo do tempo. E, possivelmente, teremos o Enio convidado para outros debates específicos.

Gostaria de agradecer-lhe seu trabalho e sua apresentação.

Gostaria de convidar, então, como palestrante, o Sr. Henrique Abreu e Silva, do Projeto Novas Fronteiras do Cooperativismo, que falará sobre as ações do Projeto Novas Fronteiras do Cooperativismo, e não apenas sobre as ações na área florestal.

O palestrante está sugerindo que tenhamos uns cinco minutos de coffee break, para, depois, continuarmos com a sua palestra , que será bastante rápida e objetiva. Em seguida, teremos a exposição do Sr. Carlos, sobre educação ambiental. Depois, a da Flora Tietê. Faremos, então, posteriormente, as conclusões e recomendações.

Paremos, então, para o café.

(Pausa.)

(A reunião é suspensa às 16h30min e reaberta às 16h38min.)

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Está reaberta a reunião.

Com a palavra o Sr. Henrique Abreu e Silva para a sua exposição.

O SR. HENRIQUE ABREU E SILVA - Em primeiro lugar, gostaria de cumprimentar todos vocês.

O tempo é curto, e temos muito o que expor; temos algumas atividades que já são ações e que queremos apresentar para vocês.

O que é o Projeto Novas Fronteiras do Cooperativismo?

Trata-se de um projeto que já tem cinco anos de funcionamento no Brasil. Nós atuávamos basicamente em área de cerrado no Brasil.

Agora, a partir de 95, passamos a atuar nos nove Estados da Amazônia Legal e no sul do País; basicamente, não entramos na Região Nordeste do País.

Estamos hoje aqui no Espírito Santo a convite do Senador. S. Exª conseguiu, junto ao Governo em Brasília, a entrada deste projeto no nosso Estado.

Novas Fronteiras é um projeto das Nações Unidas, do PNUD -- Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - dentro do Ministério da Agricultura.

Estamos ligados diretamente ao Denacoop - Departamento Nacional de Cooperativismo -, que faz parte da Secretaria de Desenvolvimento Rural.

No Brasil, nós somos dez técnicos, com o Dr. Bressan, que está agora trabalhando conosco. Hoje o projeto está bem representado aqui pelo Dr. Hermeto e o Dr. Carlos.

E perguntaríamos: Como é que dez pessoas conseguem fazer essas atividades todas?

Qual é a nossa característica?

Este projeto não tem programa; basicamente, trabalhamos sob demanda dos Estados.

Então, quando chegamos ao Estado, não induzimos nada. Se o Estado não tem projeto, o problema é dele, porque nós acreditamos que toda solução vem da comunidade civil organizada.

Todos têm um projeto; nós apenas fazemos uma indução.

No Espírito Santo, estamos com uma proposta de trabalho bem grande, em relação à conversa que já tivemos aqui com várias instituições.

Com relação ao desenvolvimento institucional, nós trabalhamos a parte de capacitação de dirigentes de instituições extrativistas, de técnicos de instituições cooperantes em gerenciamento financeiro, orientação e informatização de cooperativas, elaboração de diagnósticos administrativo-financeiros de cooperativas, monitoramento financeiro de cooperativas, capacitação de comunicadores de cooperativas. E tudo isso através de parcerias.

Hoje, no Brasil, nós somos parceiros da Embrapa, de todas as instituições-base do País que pesquisamos, universidades, e conseguimos, assim, implementar nossos projetos, que são oriundos da demanda.

Com relação ao desenvolvimento humano, estas são as ações previstas para os Estados:

- Promoção e melhoria da organização do quadro social, porque nós, basicamente, somos um projeto que trabalhamos com cooperativas; hoje, também, com associações, com Governos de Estados. É o caso, por exemplo, do Estado do Amapá, onde estamos organizando o Soagri, Sistema Operacional da Agricultura.

Então, estamos fazendo toda a Secretaria de Agricultura do Estado do Amapá, porque chegamos à conclusão de que, se não tem cooperativa, temos que trabalhar com quem queira, seja a Prefeitura, o Estado, a associação.

- Melhoria da diversificação e da produção vegetal - Dentro desse programa temos três propostas para iniciarmos os trabalhos aqui no Estado. Um deles será Educação Ambiental na Escola, a Educação Cooperativista. Essa reunião, hoje, já é um contato para início dessas ações. Vamos apresentá-las um pouco mais detalhadas.

Vamos chamar o Carlos, que vai falar sobre a Educação Cooperativista.

O SR. CARLOS - Boa-tarde. Primeiro, gostaria de contar rapidamente como surgiu, dentro do Projeto Novas Fronteiras, esse produto da Educação Associativista e Cooperativista na Escola Rural.

Há cinco anos, um grupo de pedagogas, em Belo Horizonte, idealizou uma nova metodologia, apresentou-a ao Conselho Estadual de Educação de Minas Gerais, recebeu um parecer positivo do Conselho e foi colocada em cinco Municípios de Minas Gerais à guisa de experiência modelo. Essa metodologia era de capacitar professores de 1° e 2° Graus, dentro da metodologia associativista e cooperativista. A idéia não era propor a criação de uma nova matéria. Vivem inventando novas disciplinas de 1° e 2° Graus - Educação Sexual, Educação de Trânsito -, enchendo a cabeça dos alunos, e muitas vezes em detrimento de um melhor ensino de Português, Matemática, Geografia, História, ou seja, das matérias básicas.

O que esse grupo inovou foi exatamente dentro dos conteúdos programáticos básicos do ensino de 1° e 2° Graus, ou seja, as matérias Português, História, Geografia, fossem passadas num contexto associativista, cooperativista, muito mais próximo da realidade desses alunos, em grande maioria.

Mesmo as escolas urbanas das pequenas cidades - na verdade são rurais também - criam essas filas de cooperantes, ou seja, associados de cooperativas ou de associações, condomínios rurais. Enfim, isso num momento em que a nossa sociedade prega quase sempre a competição como o dado, o vetor do sucesso das pessoas. Esse trabalho visa exatamente incentivar o espírito de cooperação nas crianças, que são o terreno mais fértil, para que esse valor seja configurado.

É uma proposta a médio e a longo prazo, como qualquer proposta educacional. E por que o Ministério da Agricultura está fazendo isso? Porque verificamos que o ensino de 1° e 2° Graus, colocado para essas crianças, que têm uma realidade rural, que ajudam, inclusive, os pais na atividade rural, recebem um conteúdo programático por demais urbano e afastado da realidade deles. Um conteúdo que lhes coloca a necessidade de ser o melhor aluno para fazer o melhor concurso, obter o melhor emprego, afastando deles o valor da cooperação, valor esse que norteia a vida dos próprios pais.

Uma vez feito esse trabalho experimental do Projeto Novas Fronteiras nesses cinco Municípios de Minas Gerais - e, nesse caso, está dentro do que o Henrique falou, que nós não temos projetos -, mantemos as antenas bem ligadas, ficamos sabendo de experiências com êxito, como essa, em qualquer ponto do Brasil, e até mesmo no exterior. Por exemplo, temos um monte de panacéias, que é um **software** de monitoramento cibernético de rebanho de leite e de corte. Ficamos sabendo dessas experiências com êxito, que param muitas vezes, porque o micro, a nível de Município ou de Governo de Estado, termina, as políticas mudam e essas coisas boas acabam sendo abortadas.

Verificamos que eles estavam em dificuldade, parando com esse projeto. Então, trouxemos esse projeto para o Novas Fronteiras e, nesse momento, estamos levando essas pedagogas aos Estados do Mato Grosso, Acre, Santa Catarina, retomamos em Minas Gerais e traremos aqui para o Espírito Santo.

Tenho o orgulho, a honra de estar coordenando esse trabalho, na condição de Assessor de Educação Cooperativista do projeto. Em seguida, demonstraremos para os senhores como as ações do Novas Fronteiras têm uma postura holística, integrada - não estou aqui vendendo o meu peixe, porque o peixe não é meu, é de todo o projeto.

Temos aqui conosco o Marcos, que está comandando o Programa de Educação Ambiental na Escola, não somente na escola rural, como na escola urbana. Nós, ao mesmo tempo que vamos trabalhar nessas escolas o ensino associativista e cooperativista, serão as mesmas escolas que o Marcos vai colocar aqui a nível de ensino de Educação Ambiental.

O Henrique colocou muito bem como as nossas ações são holísticas nesse sentido, porque são integradas, e ninguém está cuidando de um projeto só. Temos uma postura macro, porque as carências são enormes. Podem às vezes nos parecer coisas específicas de uma cidade pequena, de um município, de uma bacia leiteira; isso por que a visão do ser humano é limitada e nós só conseguimos enxergar naquele contexto, quando aquela carência é reflexo de uma realidade maior.

O Marcos falará da Educação Ambiental na Escola.

Antes, o Hermeto exporá um outro trabalho, sobre o qual o Henrique também falou, que às vezes não há cooperativa para trabalhar. A demanda, de repente, não é de uma cooperativa, nem de uma associação, é da própria prefeitura. A cooperativa que existe na cidade é omissa e as associações idem.

É o próprio prefeito que vai até Brasília e demanda o nosso trabalho. Isso já está acontecendo em vários municípios onde chegamos e fazemos um plano municipal de desenvolvimento. Nosso técnico cuida dessa parte. Na verdade, cuida, mas com todos nós, num trabalho integrado.

Passo a palavra ao Hermeto, que falará a respeito.

O SR. HERMETO - Vou aproveitar uma transparência que o Henrique utilizou e esqueceu de fazer menção a esse eixo do Novas Fronteiras, que é a manutenção das bases de produção e proteção ambiental. É um eixo forte dentro do projeto, onde estão as ações, inclusive, que motivaram principalmente esse primeiro encontro aqui na questão da reposição florestal.

Por exemplo, fomento à instalação de viveiros e campos de multiplicação de sementes; a recuperação e reforma de pastagens; a reposição florestal em áreas degradadas; a destinação final de embalagens vazias de agrotóxicos - detenho-me neste item um pouco mais. Parece-me que não existe no próprio consórcio uma política voltada para o recolhimento, ainda com as últimas informações existentes a esse respeito. Não se trabalha ainda a tríplice lavagem, visando, inclusive, a reciclagem das embalagens. E essa metodologia, atualmente, já está equacionada. Existem plenas condições de se fazer esse trabalho de remoção total, ou a níveis já não tóxicos dentro da embalagem, desses resíduos, permitindo a reciclagem.

E temos, dentro desse trabalho, uma campanha toda já trabalhada, que poderia ser levada à população, com uma metodologia para despertar essa nova prática, que seria a tríplice lavagem, visando o recolhimento e uma disposição final mais adequada do que simplesmente colocar nos fossos, depois a prefeitura recolher, depois levar para o lixão. O lixão está aberto, as pessoas vão lá e recolhem a embalagem, que depois vai embalar o leite, o mel, a pinga.

O objetivo dessa tríplice lavagem seria retirar totalmente do ambiente, levando para um estágio final de reciclagem.

Permacultura, Práticas de Plantio Direto, Apoio de Manejo Conservacionista de Microbacias Hidrográficas, onde se aplicam a metodologia do planejamento participativo visando a todas essas ações integradas.

Educação Ambiental na Escola Rural - Água e Lixo, que depois o Marcos vai apresentar para vocês com mais detalhes.

Antes de encerrar e passar-lhe a palavra, gostaria de fazer menção a um apoio que temos, também feito a algumas comunidades, principalmente municípios, em relação a um dos pontos de estrangulamento do desenvolvimento com sustentabilidade a nível de pequenas ações que podem, às vezes, resolver a economia do município, que é a falta de dinheiro.

Hoje mesmo, fizeram menção a algumas linhas de crédito do BNDES. Nós identificamos a existência, por exemplo, de linhas de crédito criadas pelo próprio governo, utilizando dinheiro do Fundo de Amparo ao Trabalhador - o FAT - e que são instrumentalizadas para serem operacionalizadas pelo Banco do Brasil. Por ser uma atividade que remunera muito pouco o agente financeiro, por se destinar a pequenas atividades, esse recurso não é noticiado para a sociedade local. Prefere-se, às vezes, colocar na gaveta e deixar a norma quietinha ali, porque isso criaria problemas, pois são muitos clientes e poucos recursos para cada cliente. Essa é a realidade.

Temos estimulado as prefeituras a aparelhar o município para captar esse recurso. Esse recurso é oriundo do FAT, como falei, e tem uma norma que exige que o município se instrumentalize para habilitar a agência bancária do município a repassar esse recurso, que é, na verdade, a criação de um Fundo Municipal de Desenvolvimento e o Conselho Municipal de Desenvolvimento. Esse Conselho tem uma característica tripartite e paritário, todos com o mesmo poder de voto, exatamente para dar a conotação de democracia na avaliação dos projetos que são demandados. São recursos em três faixas: para a economia informal até cinco mil reais; para microempresas até 30 mil reais e para as pequenas empresas até 50 mil reais. Exatamente dentro do Proger, o Programa de Geração de Emprego e Renda. O programa é muito bonito, mas o problema é que os recursos não chegam aos municípios exatamente pelas dificuldades que mencionei. É um dinheiro que não remunera

muito bem o agente financeiro, então prefere-se não se financiar. Uma vez criando esse Conselho e esse Fundo, o município demonstra que está aparelhado para os seus munícipes, por exemplo, pleitearam recursos dessa carteira. São pequenos projetos rurais e também urbanos, como agroindústrias, pequenas iniciativas que pudessem melhorar a renda daquele município gerando emprego, evitando migração para os grandes centros. Para isso estamos lá em condições de instrumentalizar o município nessa pequena caminhada em direção a esses recursos para apoiar pequenos empreendimentos.

Vou passar a palavra ao Marcos, que é do Cimam - Centro de Cultura e Informação em Meio-ambiente, uma entidade sediada no Rio de Janeiro e conveniada ao Projeto Novas Fronteiras, exatamente, como disse o Carlos, porque eles apresentam um bom projeto, uma boa idéia, um projeto já consistente que inclusive possui a chancela da Unesco. Para que ele também não se sinta constrangido em dizer, eu o farei. Esse projeto foi eleito o melhor projeto mundial na área de educação ambiental pela Unesco. Portanto, fomos lá, conveniamos e hoje estamos tornando disponível para os Estados e municípios que estão trabalhando conosco.

O SR. MARCOS - Tivemos um verdadeiro bombardeio de informações, e tudo isso é importante. Sabemos que não estamos sozinhos. Estamos em plena semana de meio ambiente, coisa que, há cinco anos, ninguém sabia o que era. Hoje sabemos que muitos eventos e ações estão acontecendo no Brasil e no mundo, em termos das questões ambientais. Em função disso, começamos a perceber também que não estamos sozinhos e estamos acompanhando uma tendência mundial. Por que uma tendência mundial? Simplesmente porque o mundo percebeu que, se continuasse nesse rumo, as coisas acabariam bem mais cedo do que se imaginava, em todos os sentidos. Podemos falar do exemplo dado pelo Senador, que disse que se sentia feliz - e todo mundo tem que se sentir feliz - porque o Estado do Espírito Santo está crescendo a uma taxa que é quase o dobro da do Brasil: 7,99%. Essa é uma notícia para alegrar qualquer um. Entretanto, para o setor elétrico - que foi o exemplo citado pelo Senador - isso é motivo de dor de barriga. Por quê? Porque o sistema está entrando em colapso. Nós fizemos um trabalho semana passada, discutimos com o Ministério, que tem um diagnóstico: até o ano 2000, para atender às necessidades de o crescimento do País, o Governo Federal terá que gastar US$170 bilhões para atender à demanda de energia. Não tem esse dinheiro. Se tivesse, acabaria com todos os ecossistemas existentes no País se fosse produzir energia elétrica pelo sistema hidrelétrico tradicional. Não se pode parar o crescimento. Então, como se vai atender a essa perspectiva de evolução e de crescimento, se o modelo está indo para um rumo completamente suicida? Aí é que começa a mudar e entrar uma séria de variáveis que, há 15 anos, seriam consideradas idéias xiitas, malucas.

O Secretário de Agricultura, hoje pela manhã, comentou que temos que trabalhar para o reflorestamento no Estado. Temos que ver quem faz isso, de que forma se faz isso e que se essa pessoas não mudarem o seu comportamento, se essas pessoas não entenderem a forma melhor de gerir a sua vida e o seu espaço, o processo entra em colapso de qualquer forma.

Então, citando o exemplo da energia, podemos falar um pouco de um exemplo citado à tarde aqui, com relação a água. Muitos colocaram que o motivo das guerras do próximo século será a água. Sem dúvida. Já se aponta aí fóruns mundiais de discussão sobre a questão da água. No Brasil, por incrível que pareça - e este dado foi citado aqui - 40% da água tratada está sendo desperdiçada na área de distribuição, fora na área de consumo. Se não estamos fazendo, já fizemos: quantas vezes abrimos a torneira e deixamos a água rolando. Naqueles poucos segundos, oito litros de água tratada foram desperdiçados. E muita gente não tem água. Os próprios equipamentos existentes são um fator de desperdício. Eu estava conversando com um companheiro da área de limpeza urbana, que esteve em Manilha, na Ásia. Ele me dizia que achou curiosíssimo um sistema de descarga usado lá. A descarga que usamos hoje no nosso banheiro gasta normalmente 20 litros de água, quando o mesmo serviço poderia ser feito com sete ou oito litros. Por quê? Porque o sistema de válvula é extremamente desperdiçador. Lá, mudaram: usam um sistema que tem uma bacia atrás do vaso, uma bacia pequena onde cabem apenas oito litros. Não são 20. Imagine isso numa cidade com uma população de milhões de pessoas economizando 12 litros de água tratada. Ele descobriu uma coisa mais curiosa ainda: ele viu que em cima daquele vaso havia um caninho e uma forma de bacia em cima do vaso. Ele disse que quando puxou a descarga, aquele cano começou a jorrar naquela bacia. E ele entendeu o que era: o aproveitamento do que seria desperdiçado da água limpa, que cai naquela bacia onde se lava as mãos.

Não se precisa virar-se na torneira, inclusive com a mão suja. Abre-se a torneira. É uma questão prática de comportamento. No momento em que mudamos o nosso comportamento, passamos a viver com uma melhor qualidade de vida em todos os sentidos.

Se quisermos trazer um outro exemplo, podemos falar da questão do lixo. Nós temos uma cidade, talvez um exemplo para o mundo, chamada Newark, nos Estados Unidos, próxima a Nova Iorque. Eles hoje colocam no lixo apenas as cinzas. Aproveitam tudo na área de lixo.

Primeiro, começam com um sistema de separação. O que não se aproveita na separação e na reciclagem, eles têm uma usina de iniciativa privada que compra o lixo, que iria para os aterros sanitários, e esse lixo é um sistema de gerador, por calor, para abastecer à cidade em energia elétrica.

Então, o que é que essa usina faz? Compra o lixo. Lá, tem-se a impressão de que há uma fila de caminhões de soja para descarregar; mas são caminhões fazendo fila para vender o seu lixo. A usina reprocessa esse lixo e vende a energia para as cidades vizinhas, a energia pública.

Possibilidades, situações e estudos já existem. É só puxarem das gavetas. O que é preciso agora é colocar em prática. De que forma que isso pode acontecer.

Os exemplos, de tudo o que eu havia dito, foram exemplos que anteciparam um processo educativo.

Quer dizer, a necessidade do homem, do ser humano entender que vive num determinado ambiente, esse ambiente tem possibilidades e ele tem de se relacionar e se articular para poder superar os problemas e continuar crescendo da forma como foi colocado aqui, como no caso do Estado do Espírito Santo.

Agora, se o Brasil crescer dessa forma e não mudar o sistema de energia, entrará em colapso e ninguém vai crescer. É um processo de alinhamento e realinhamento que nós temos de fazer.

A educação ambiental é uma parceira fundamental em todo esse processo. Só que aí entra um problema. As pessoas dizem que educação e saúde fazem parte do primeiro discurso do político, mas na hora de implementar as coisas não acontecem.

Rio-92. Quem participou da Rio-92 viu que o único discurso unânime dos presidentes, na Conferência Mundial de Educação, foi educação. Unanimidade total.

Acabou, todo mundo foi embora e a educação continua sem os incentivos necessários. Por quê? Muitas vezes não é nem porque não se quer, é porque faltam meios, mecanismos, metodologias de operacionalização de resultados, de como medimos o nosso trabalho.

Quando vamos fazer uma plantação, um reflorestamento, nós temos todo o sistema de medição. Quanto custa, quantos hectares. Vai dar retorno ou não. E educação, aplicou-se quanto? Vai dar retorno no quê? Em que sentido? Aí entra aquela velha discussão: se não for economicamente viável, não adianta. Seja para reflorestamento, seja para qualquer coisa.

Darei alguns exemplos na área de educação, que considero extremamente importante, principalmente onde trabalhamos, e foi um processo de discussão que tivemos com o Banco Mundial.

Um exemplo foi de um prefeito, que não queria que nós entrássemos na área de trabalho, alegando ser diletantismo. Um ano depois ele concluiu o seguinte: "Agora que eu entendi o que é educação ambiental. Pensei que educação ambiental era discurso." Ali mediu na sua estrutura e percebeu que economizou 50% dos custos dele em limpeza urbana; ele economizou em investimentos na área de saúde, porque houve uma redução de 40% de índice de doenças transmissíveis. Apenas porque a população passou a ser parceira no processo de limpeza urbana daquela cidade, eliminando-se montes de lixo, colocando lixo nos lugares certos, ampliando os roteiros de coleta e uma série de questões.

Só como exemplo, em onze municípios onde foi feito esse projeto, sete ampliaram o roteiro de coleta sem custo. Apenas ampliaram em 50% a área de coleta sem investir a mais. Isso significa, na área de saúde, um número espetacular. Duzentos pontos de lixo foram erradicados; a população passa a erradicar o ponto de lixo e a adotá-lo como uma praça ou qualquer coisa assim, no sentido de continuar o processo.

Cento e oitenta e seis unidades de saúde - hospitais, farmácias - passaram a fazer coleta seletiva de lixo hospitalar. E assim por diante.

Colocaram-se núcleos de educação ambiental.

São exemplos em que a educação passa a se aproximar daquilo que pretendemos, ou seja, que se transforme em algo economicamente viável. A esse caso aplica-se aquela frase do Roberto: "Quem acha que a educação é cara não conhece o custo da ignorância." Temos de saber que o processo educativo é o ponto nodal de qualquer trabalho, seja na área de reflorestamento, seja em qualquer outra área.

Para resumir, pergunto: como o programa será implantado no Espírito Santo? Discutindo com o Ministério, houve a perspectiva de se trabalhar com dois tema âncoras: água e lixo. A partir desses temas geradores, há uma perspectiva de mobilização da sociedade para entender o ambiente em que vive e atuar praticamente em ações concretas: o que fazer, de que forma planejar, o que desenvolver.

O trabalho vai iniciar em apenas um segmento, que seria o formal: as escolas. São oito estados, cada qual com dez municípios. No caso do Espírito Santo, teremos o estado, dez municípios, determinados pelo Ministério, e em cada município, 20 escolas. Teremos agentes multiplicadores, que receberão material didático bastante variado: livros técnicos e outros. Por exemplo, na área de águas, há o livro I, para criança, que aborda o assunto de forma mais lúdica, com desenhos; há o livro II, com uma linguagem um pouco mais complexa; o livro III já traz informações sobre saneamento; e o livro IV sugere ações práticas sobre o que se pode fazer nessa área. O mesmo acontece em relação ao tema lixo. Além de livros, temos jogos educativos e fitas de vídeo.

Como é que o programa se implanta? Capacitamos agentes multiplicadores, escolhidos nos municípios. Quem escolhe são as escolas, o prefeito, a comunidade local. Esse multiplicador receberá um **know how** para repassar essa metodologia, e as escolas receberão material didático para que sejam usados internamente. O trabalho começa a partir daí. Obviamente, é importantíssimo o conhecimento de todos para que possamos fazer o monitoramento.

O objetivo do programa só se completa no momento em que percebermos que há evolução, ou seja, no momento em que o projeto sai, mas o processo continua na área de instrumentalização da população. Em termos gerais, é isso. Para qualquer informação maior, temos os dados específicos.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Agradecemos ao Dr. Marcos pela sua exposição.

Passo a palavra ao Sr. Evandro.

O SR. EVANDRO - Vamos conversar agora um pouco sobre a reposição florestal. Temos a Flora Tietê.

O Dr. Afrânio e o Dr. Hermano, são nossos parceiros nesse trabalho pelo Brasil. Já temos associações nos estados de Rondônia, Mato Grosso, Rio Grande do Sul e São Paulo. Trata-se de uma associação de reposição florestal do Estado de São Paulo. Já fizemos duas publicações deste trabalho: é um manual de como criar e administrar uma associação de reflorestamento e um manual de formação e condição de viveiros, onde promovemos um curso de 40 horas em relação à formação de viveiros.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Passo, então, a palavra ao Sr. Afrânio.

O SR. AFRÂNIO - Boa-tarde a todos.

Há muita informação, de forma que começaremos com a apresentação de **slides** que mostram o tipo de viveiro que desenvolvemos - mais precisamente pelo Hermano, na Flora Tietê. Depois, teremos um debate maior sobre a criação de associações de reposição florestal. O Sr. Hermano fará a apresentação dos **slides**.

O SR. HERMANO - Boa-tarde.

Dentro do contexto de associações de recuperação florestal, vimo-nos obrigados a modificar a sistemática de produção, qualificando-a para "faça você mesmo", ou seja, desenvolvemos um programa de produção de mudas, de tal forma que esse conjunto operacional possa ser de multiuso. Sobre a mesma estrutura é possível produzir 99,8% das multas que se desejam produzir.

A nossa estrutura é baseada em suporte de concreto armado, suporte bastante simples. Trabalhamos com quatro bandejas. Aqui estamos apresentando três: a que chamamos de 252, que comporta 252 tubetes de 27 milímetros por 12,5 ou 15; a bandeja 130, que comporta 130 tubetes de 37 milímetros, e a bandeja 56, que comporta 56 tubetes de 52 milímetros. Vocês perceberam que o quadro das bandejas é sempre o mesmo. Dessa forma, podem-se utilizar essas bandejas na estrutura que armamos.

A bandeja 252 é distribuída sobre os cavaletes, que têm três alças. Trabalhamos com irrigação centralizada. Há também a bandeja 130 e a bandeja 56. Podemos trabalhar com plantas enormes, basta suspender o sistema de irrigação. Podemos tirar mudas de um metro, um metro e vinte, que seriam para as condições da pré-Amazônia, onde há concorrência muito pesada; razão pela qual a muda tem que ser grande. O importante para nós não é só o tamanho da muda, mas o seu vigor - isso é muito importante.

Dentro dessa sistemática, definimos o tamanho do tubete que vai ser utilizado. Temos desenvolvido doze experiências nesse sentido, de tal forma que hoje estamos bem aparelhados para trabalhar não só em reflorestamento de produção, mas no de recomposição.

Montamos uma sistema relativamente sofisticado - não precisa ser utilizado sempre dessa forma. Trata-se de um conjunto que chamamos de barracão base de linha, onde as operações iniciais são realizadas. Não é nada mais que um elevador, um misturador de ração, que transformamos em misturador de substrato, e a ala de preparo das bandejas, onde colocamos as bandejas e, dentro delas, os tubetes. Essas duas alas convergem para um vibrador, que é uma mesa com um motorzinho pendurado no eixo, desequilibrado, para que haja vibração. Colocam-se as bandejas, de qualquer uma das espécies - uma vez que elas todas têm o mesmo tamanho - e faz-se o enchimento dos tubetes.

O sistema de semeio, no caso eucalipto, é um sistema de bandeja de furação desencontrada. Trabalhamos com a estrutura de alumínio e placas de acrílico. Esse conjunto operacional permite-nos colocar, em média, quatro senhoras operando.

Não operamos com senhores dentro do nosso circuito. Só há um técnico agrícola responsável. O resto são senhoras, porque o trabalho é mais delicado. Além do mais, lidar com as senhoras é mais fácil. Todas as nossas funcionárias são uniformizadas, têm seguro de vida, automóvel à disposição, não só por uma questão social, mas também por uma questão de trabalho. Por quê? Porque, no caso de o automóvel levar a funcionária que precisa sair para cuidar de alguma coisa, um técnico vai atrás. Rapidamente ela volta para o trabalho, o que faz com que não se perca um dia inteiro de serviço.

Vou dar uma demonstração do sistema de semeio para aqueles que não conhecem. Acredito que o pessoal já deve conhecer esse trabalho. Dividimos o processo em quatro fases: a fase chamada berçário, em que as plantas precisam receber uma cobertura. Desenvolvemos um sistema de capotas, para que, justamente na época da irrigação, não haja necessidade de se retirar a cobertura. Pode-se fazer a irrigação, porque ela é centralizada. Então, o processo começa no berçário: desenvolvimento, rustificação e espera. No berçário, nas chamadas operações iniciais, pode-se ver que esse sistema permite operar uma série de espécies.

Pode-se ver aqui, no caso, o cedrinho nascendo; teca; lá no fundo, eucalipto; e mais lá no fundo, a acácia. Então, começamos, com o semeio normal, feito para todas as espécies.

Esta é mais uma visão do processo, para que possamos conhecer o sistema de irrigação centralizado, que é muito interessante. Inclusive, inventamos um jeitinho de reduzir. Para não comprar um redutor, descobrimos que o cano de meia polegada por dentro tem três quartos por fora. Então, vestindo-se dentro de um três quartos, economiza-se uma redução. Assim, esta é mais uma visão do nosso berçário.

A teca está indo bem. Descobrimos uma forma de fazê-la no tubete, embora tenha folhas muito largas. Desse modo, estamos desenvolvendo não só espécies nativas, como exóticas e em diversas formas de combinação. Hoje, por exemplo, dentro daquele contexto que se discutia, de exóticas inativas, estamos usando muito as exóticas como pioneiras.

Existe um exemplo clássico, que gostamos de colocar: temos um povoamento de pinus, que está hoje com sete anos e que tem cerca de 13 a 14 metros. Temos a aroeira preta, que está plantada junto. A cada três pinus, há uma aroeira, e a aroeira está exatamente do mesmo tamanho do pinus. Significa que, com 25 a 30 anos, vou ter uma aroeira que levaria média de 200 anos para ter esse tamanho. Estamos prestando muita atenção nos trabalhos dos senhores aqui também, para juntarmos os estudos e vermos o que se pode fazer na nossa terra maravilhosa de capim-barba-de-bode.

Então, esta é mais uma visão: o conjunto, o sistema de armação, o sistema de trava da armação. Não é nada mais do que um quadro em que se dobra; e ele faz uma curva. Uma visão que permite que se tenha uma idéia de como a coisa pode ficar coberta. A base do princípio seria esse suporte e cantoneiras. É um projeto bastante barato que normalmente se paga em uma safra. Desenvolvemos esse programa justamente por causa das associações, que têm poucos recursos, razão pela qual o investimento tem que retornar muito rapidamente. Ela não vai receber nada, porque elas operam de graça. Então, faz-se necessário um retorno por diferença de custo.

O sistema de irrigação que usamos é o sistema de microaspersão, com a canalização por baixo do suporte. Produzimos mudas de diversas espécies. Aí, neste caso, há uma muda de acácia. Estamos tentando esse tipo de acácia também; muda de eucalipto - o nosso tipo de muda-padrão para o campo é esse. Pode-se ver uma série de tipos da mesma linha. Dividimos os tipos de, acordo com a necessidade hídrica. Quer dizer, o fator determinante nesse caso é o tamanho da raiz e a necessidade que ela tem de água. Por exemplo, colocando-se um pinus junto com eucalipto, sabe-se que o **pinus** vai apodrecer a raiz, porque não gosta tanto de água.

Este é um sistema radicular, um sistema interessante. No caso, usa-se esta fotografia para as pessoas que não conhecem o tubete. Há lugares onde as pessoas não sabem o que é tubete, mas aqui todos conhecem.

Isso é para se ter uma visão da pressão do sistema radicular, que fica muito bom.

Esta é uma muda de ipê. Usa-se um sistema de placas para qualificar as nossas lavouras. Os senhores vão entender como funcionamos. Em seguida, o Sr. Afrânio vai explicar.

Mostramos uma muda de saboneteiro; esta é uma muda de pau-brasil; teca, em diversos estágios. Mais uma visão da teca. A teca representa um sofrimento, porque tem folha muito larga; na hora de irrigar, complica. Precisa-se montar um sistema de irrigação por baixo. Usa-se uma bandejinha.

Desenvolvemos, para transportar para o campo, armações de transporte, em que as bandejas vão encaixadas de tal forma que se possa empilhar tudo dentro do veículo. O nosso tipo de trabalho exige, muitas vezes, que se mande esse tubete para o campo. Então, para povoamentos grandes, mandamos nesse sistema. É o que se chama de armação de transporte. Um F-4000 leva em torno de 27 mil mudas desse jeito. Quando as quantidades são pequenas, como a dificuldade de o pequeno devolver é grande, se eu estiver com mil mudas, de mil em mil, daqui a pouco, estou com 100, 200 mil tubetes parados na roça. Se ele ficar muito tempo lá, a minha muda fica mais cara. Então, desenvolvemos um programa chamado "rocambole". Tanto é usado para tubetes pequenos, médios e grandes, como para nativas e exóticas. Nada mais é do que um sistema, uma fita de plástico que se coloca, no caso de exóticas e de eucaliptos, 50 mil mudas, para formar um rocambole. São enroladas, com a base dobrada, para não perder umidade. E agüenta 10 dias desse jeito.

Hoje, já estamos mais modernos e conseguimos uma máquina de cortar. Cortávamos com canivete. Então, tem-se um rocambole. É fácil de levar. Em uma F-1000, hoje, pode-se colocar uma média de 6 mil mudas, e dá para se trabalhar em um raio de 100, 150 quilômetros, sem muita dor de cabeça.

Uma coisa muito importante: pode-se ver que a moça está parecendo barriguda, mas, na realidade, não é. Como uniforme, tem uma bata que tem um apoio, para elas se encostarem na linha e para que possam transportar as coisas, apoiadas na barriga, sem fazer força. Não admitimos que os nossos funcionários curvem o corpo mais do que 15 graus, de tal forma que foi visto que a bandeja é estreita, não tem nem 50cm, justamente para a pessoa trabalhar sem dobrar o corpo, para aumentar o nosso rendimento operacional.

Desenvolvemos, também, para reduzir custos no campo, o que chamamos de punção de plantio. Punção de plantio nada mais é do que um cabo, uma ponteira com limitador e um tubo de esgoto. Então, dentro do processo de plantio, o plantador vai, dá uma batida com punção, fazendo uma corveta. Então, foram vistos punção, limitador para não passar do ponto, cabo e o tubo.

Normalmente esses plantadores andam com uma bolsa do lado. Então, eles batem o punção, tiram, e soltam a muda dentro do tubo, para não abaixar para plantar. A muda vai ser colocada dentro do tubo, vai escorregar, amortecida pelas folhas e vai cair certinho. Pode-se ver que não vai haver possibilidade de afogar o coleto. Bate-se o punção de lado, para fazer um movimento radial de fixação, e a muda vai ficar totalmente travada. Sempre recomendamos passar o pé para plantar.

Esse processo nos dá possibilidade de um plantio com um peão, relativamente xucro, de 1.500 mudas por dia. Então, a muda bem colocada no chão, bem estabelecida, é uma muda que pega facilmente.

Usamos diversos processos dentro do nosso programa. Usamos o programa agro-silvicultural, em que, nas fases iniciais, faz-se cultura no meio, e o eucalipto, utilizando a própria lavoura. Ou seja, no caso, esse agente nipônico é bastante inteligente. Ele arrenda suas terras ao custo de 5 a 10% para que cuidem do eucalipto. Ele dá a muda, o outro planta, e ele obtém o povoamento de graça, praticamente.

Desenvolvemos também um programa, baseado no sistema do Paraná, e chamamos de silvipastoril, em que, nas curvas de nível, colocamos as árvores para, depois, ir tirando aos poucos, até na próxima reforma de pastagem ter-se madeira boa para cortar, a um custo que praticamente permite pagar-se a reforma da pastagem, ganhando ainda uma caminhonete.

Nossos projetos têm tido uma resposta muito boa. Pode-se ver aí um arboreto que estamos desenvolvendo. Como não existe muita pesquisa, no sentido de madeira, de outras coisas, além de celulose...existem pesquisas bastantes profundas, mas, para outras finalidades, a pesquisa ainda está começando.

Então, colocamos 24 espécies para termos uma visão de comportamento das variedades num raio de 100 quilômetros da nossa sede. Fizemos cinco arboretos.

Dentro desse contexto, os senhores estão vendo que precisamos desenvolver alguma coisa para qualificar dentro do tipo de atividade que desenvolvemos.

Gostaria de passar a palavra ao Afrânio, para que ele explique qual é o tripé funcional da nossa empresa e como é que funciona uma associação. Desse modo, a implementação de associações no Estado do Espírito Santo se faça rapidamente, porque ela dá um retorno tranqüilo e seria até, vamos dizer assim, uma complementação do que já vem sendo feito pelas grandes empresas que têm esses programas maravilhosos que a gente viu, hoje aqui.

O SR. AFRÂNIO - Estivemos aqui, no final do ano passado, mais precisamente no mês de novembro, para discutir, em Alegre, a possibilidade de criação de associações de reposição florestal. Pelo que ficamos sabendo, hoje, seria o encerramento desse processo; que começou em Alegre e foi para todo o Estado. Estamos, hoje, para tentar ajudá-los no sentido de implementar esse tipo de atividade.

As associações de reposição florestal, no Estado de São Paulo, começaram exatamente por causa da necessidade da matéria-prima florestal, mais precisamente na região noroeste do Estado de São Paulo com a região de Penápolis, onde tínhamos vários ceramistas que necessitavam de lenha e, a partir daí, constituir uma associação. Desde aquela época, viemos, então, tendo um travamento de disputa e de espaço com o Ibama. O Ibama, no começo, acatou um pouco essa atividade e, depois, ele foi considerando que ela não seria tão interessante assim para eles e começaram a ceder, chegando, hoje, à Portaria nº 29.

Essa Portaria nº 29, editada no mês de abril deste ano, tornou-se obrigatório ao Estado fazer o seu próprio reflorestamento. Não existe mais taxa de Fundão para nenhum segmento, nem para o órgão federal, nem para o órgão estadual, nem para o municipal. Entendo, assim, porque a legislação federal abrange todos os níveis de governos federal, estadual e municipal. A legislação estadual deverá ser mais restritiva do que a legislação federal. Então, se a legislação federal está abrindo mão da cobrança de taxa de reposição florestal, os Estados também não deveriam fazer e, sim, apoiar esse tipo de atividade. Ele abre espaço, então, para a criação de associações de reposição florestal que seria um segmento de uma atividade, onde os consumidores se uniriam através de uma associação sem fins lucrativos, constituída por eles, sendo dois terços de sua Diretoria de consumidores de matéria-prima florestal, obrigatoriamente, e a possibilidade de um terço de não consumidores para que possam constituir essa associação e fazer o quê? O reflorestamento que nunca conseguimos fazer através do Ibama ou de qualquer outro órgão. Talvez aqui não seja a realidade do Espírito Santo. Talvez haja alguma atividade em nível estadual que venha fazendo isso. Mas no resto do Brasil realmente não temos um retorno tão grande assim.

E as Associações do Estado de São Paulo, a partir de 1987, quando começou a Flora Tietê, até hoje estamos com doze associações do Estado; plantamos em torno de 40 milhões de árvores com recurso da reposição florestal; trabalhando com um terço do valor que o Ibama cobrava na época; e um terço, ainda hoje. Ou seja, se pegarmos o valor da UFIR de hoje, multiplicar por 1.09, que é o valor cobrado pelo Ibama, chegaremos a um valor R$0,90 a quase um R$1,00 por árvore. No Estado de São Paulo, estamos trabalhando com R$0,30 por árvore. Então, estamos pensando também no consumidor. Porque o consumidor é o nosso patrão. As associações são de consumidores para fazer o fomento para eles. Qual é o nosso objetivo? Tapar a boca do forno, ou seja, dar a matéria-prima florestal para ser consumida.

Paralelamente a isso, estamos também trabalhando para a preservação do meio ambiente. Ou seja, a partir do momento em que damos matéria-prima para ser consumida por essas empresas que necessitam de matéria-prima específica para o seu consumo - lenha, eucalipto, pinus para serrarias e outras coisas mais, como teca, caça, as próprias nativas que poderiam ser utilizadas para consumo. Então, esse tipo de associação, esse tipo de atividade que estamos querendo criar e estamos instituindo nos Estados, é exatamente para tapar a boca do forno e segurar as serrarias que estão consumindo violentamente as nossas nativas.

Essa ação direta, ou seja, o reflorestamento de produção, vem beneficiar diretamente as restantes florestas nativas existentes nos Estados. Porque, a partir do momento em que o empresário que faz pão, no caso o nosso segmento, que são os pequenos e médios consumidores de matéria-prima florestal, os padeiros, os ceramistas, as olarias, as próprias cooperativas - eu estava conversando agora com o Presidente da Coeesan - Cooperativas do Estado do Espírito Santo - as recauchutadoras de pneus, todos os segmentos que utilizam matéria-prima florestal são obrigados a repor florestas, têm que plantar.

E de que forma plantar mais barato? Através de uma associação. O que eles vão fazer? Exatamente o que o Ibama infelizmente nunca fez. Vão pagar uma taxa de reposição florestal, que hoje se chama "vale-árvore", constituída por uma associação. É ela que vai colocar no mercado qual o valor-árvore da muda para ser produzida, implantada no campo, com um projeto, com assistência técnica, durante o período até se tornar adulta. Ou seja, o eucalipto por cinco ou seis anos. E nas outras madeiras com doze, quinze e até vinte anos.

Qual é o custo disso? Esse é o valor-árvore cobrado. No Estado de São Paulo estamos trabalhando a R$0,30. A associação vai fazer a muda e dar assistência técnica com acompanhamento durante o período que necessita.

E quem vai plantar? Quem é interessado hoje em plantar? Quem tem a tecnologia de plantio, quem está necessitando de uma nova alternativa de renda? É o que a Aracruz e a Companhia Vale do Rio Doce estão fazendo: um fomento florestal através de produtores rurais. É o mesmo caso nosso. O beneficiado será o produtor rural.

Existe uma diferença. Claro, pois as empresas aqui têm interesse do retorno da madeira para elas, no plantio da madeira específica que consomem. No nosso caso não, ela é mais ampla. Ou seja, podemos dar qualquer tipo ou qualquer espécie de eucalipto que o produtor queira plantar. Só que o lucro desse trabalho, isto é, a árvore implantada, em pé, é única e exclusivamente do produtor rural. Aí é que está a diferença.

Outra coisa, trabalhamos com pequenos fomentos florestais. Trabalhamos sempre com pequenos e médios produtores rurais também. É uma nova alternativa de renda para o pequeno produtor. As associações têm, de um lado, o consumidor e, de outro, o produtor rural. Essas duas balanças é que nos interessam. Ou seja, colocar um preço mais barato para o consumidor para que pague uma taxa que será benéfica para ele mesmo: plantar a árvore perto da porta da indústria dele. Através do produtor rural, que está do outro lado, necessitando de uma nova alternativa de renda porque planta em sua propriedade rural. Portanto, o trabalho é simples.

É o que a Aracruz vem fazendo através de fomento. Só que vai ser um fomento das pequenas e médias indústrias consumidoras de matéria-prima florestal no Estado, que até então estavam colocadas de lado pela legislação federal. Porque pagavam a reposição para o Ibama, que saía daqui e ia para o fundo único a nível de Governo Federal. E isso nunca voltou em árvore para nenhum Estado brasileiro. Nenhum. A única que voltou foi para o Estado do Mato Grosso, onde o Procurador Regional da República entrou com uma ação contra o Ibama e ganhou na Justiça. E hoje o Ibama, no Mato Grosso, é réu e tem, não sei se oito, nove ou dez milhões de reais colocados numa conta a fundo que o Procurador agora também não sabe o que fazer com esse dinheiro.

Pelo menos o dinheiro voltou para o Estado para ser aplicado talvez na preservação da bacia do Rio Cuiabá. Mas já voltou de alguma forma. No caso do Brasil, nenhum Estado brasileiro teve retorno da moeda que saiu dos Estados e a degradação ficou para nós.

A Associação nada mais é do isto: a união dos consumidores através de uma entidade sem fins lucrativos para fazer o reflorestamento para os próprios consumidores. Poderemos debater mais. Acredito que já existe muita informação. Poderíamos até prosseguir, pois nosso trabalho é muito grande. Penso que poderíamos...

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - No fim, valeu o debate porque esta é a última exposição. Depois, passaremos para as conclusões. Acho que temos muitas dúvidas.

O SR. AFRÂNIO - Pois não.

O SR. HIRAM BEZERRA - Antes de mais nada gostaria de parabenizar esse trabalho, sobre o qual, de certa forma, já tínhamos um pouco de conhecimento. Em uma viagem que fizemos a São Paulo, fomos à Fundação Florestal. Acho que o caminho para o Espírito Santo é delineado nesse modelo. Além do mais, se os autores da proposta permitem copiar, então vamos copiar o que há de bom. Acho que seria até importante, porque às vezes ficam algumas dúvidas no ar, observar o seguinte: Qual seria a postura de uma empresa que tem um programa de fomento florestal? A empresa enxerga isso como algo concorrente? Não, em absoluto, e isso é muito importante.

O programa de fomento florestal da Aracruz tem, realmente, um fim específico; um dos objetivos é criar parceiros para encaminhar madeira para o seu processo industrial. Mas tem um outro, que é realmente o de criar uma cultura florestal, criar mercado.

Se hoje concluíssemos todo o nosso programa de fomento florestal no Estado, ele significaria um abastecimento da nossa indústria em torno de 8%. Para os senhores terem uma idéia, na verdade esse investimento de US$42 milhões significaria um retorno de 8%, 10% estourando, do consumo da fábrica.

Penso que um programa desses vem a calhar. Esta semana estávamos analisando algumas coisas que estão acontecendo dentro do Estado. Quem tiver a curiosidade de sair de São Mateus ou de Aracruz à tarde e ir pelo litoral, vai contar, no mínimo, 20 a 30 caminhões de resíduo médio florestal saindo da Aracruz. O resíduo fino fica.

Hoje não trabalhamos mais a terra, é cultivo mínimo. Aquele resíduo médio, a madeira que não vai para a celulose, mas que também não pode ficar lá, senão não permitiria uma rebrota, está saindo para os ceramistas.

Nesta semana devem ter saído, em média, uns 20 caminhões diários para o Estado do Rio, para a região de Campos, para essas regiões de cerâmicas. Só que esse resíduo vai começar a entrar no nosso processo energético e vai ser consumido. O pessoal de Campos está buscando esse resíduo. De Aracruz a Campos deve haver 300 quilômetros. Tem gente buscando esse resíduo em São Mateus, o que vai dar uns 400 quilômetros. Onde esse pessoal lá do norte fluminense vai buscar essa madeira? Ou mesmo as cerâmicas do Estado do Espírito Santo?

Penso que esse programa era para ontem. Por isso, parabenizo o Almir e todo o pessoal, pois é necessário incentivar isso daí.

Eu diria o seguinte: a Aracruz tem também meios de participar disso. Falei há pouco tempo que nós doamos ao Estado dois viveiros, e viveiros com um grau de sofisticação relativamente alto. Hoje vimos aqui soluções encontradas, em viveiros, que podem ser montados em vários lugares do Estado, com um custo relativamente baixo.

Estamos testando - eu estava dizendo isso ao Pedro -, uma alternativa, ajudando num processo de desenvolvimento de um tubete biodegradável. Daqui a pouco o tubete se tornará mais viável se se tornar economicamente viável.

Então, ao Almir e a todo o pessoal os nossos parabéns.

O SR. EVANDRO - Deixem-me dizer mais uma coisa. É bom o debate, porque vamos lembrando. Estou preocupado com nossa Curadora do Meio Ambiente, e é também uma preocupação muito grande a ação do senhores.

Vou exemplificar com o que está acontecendo no Mato Grosso. Temos um grande Estado vizinho - e quero dizer ao mineiro que estava falando aqui, ao nosso companheiro de Minas, que não vai nada contra Minas -, com o qual temos uma preocupação muito grande. Por quê? Estamos sentindo que os Estados vizinhos a Minas Gerais estão sofrendo uma ação de degradação violenta devido ao carvão vegetal.

A lei é clara, a legislação é clara. A reposição florestal deve ser feita na fonte de origem da matéria-prima florestal. Como estávamos falando, o pessoal do Rio vem buscar madeira aqui; com certeza, a indústria siderúrgica de Minas Gerais deve ter ajudado a devastar o Estado do Espírito Santo violentamente; e as indústrias de gusa.

Todo esse pessoal veio aqui e retirou madeira. Estão indo para onde agora? Para Tocantins, para Goiás, para o Mato Grosso, e cada vez mais longe, para a Bahia. É uma preocupação nossa - de um projeto muito grande - entrar hoje no Nordeste, porque a caatinga está sendo devastada. E para quê? Para fazer carvão, para fazer lenha para consumo.

A legislação federal veio muito bem desta vez. A reposição florestal tem que ser feita na fonte, na origem. De que forma podemos fazer isso? Trancando as nossas porteiras, ou seja, um caminhão veio, pegou lenha aqui, ao sair daqui tem que pagar a reposição florestal aqui. Onde? Haverá várias associações de reposição florestal dentro do Estado, porque elas têm que ser regionais. E por quê? Porque cada associação é específica para a sua região. Se uma tem que lidar com mais consumo de lenha, a outra, talvez, tenha que lidar com mais consumo de madeira.

Estamos, o Emanuel e eu, vindo de Campos do Jordão, onde há uma preocupação muito grande com o **pinus**. No Estado de São Paulo, o IEF - Instituto Estadual de Florestas - tem uma área grande de **pinus** que está sendo cortada. E quem está plantando **pinus**? Ninguém. Daqui a pouco não teremos **pinus** para ser consumido.

Temos que nos preocupar, o Estado tem que se preocupar, a Curadoria do Meio Ambiente, o Governador do Estado, o Ibama, a Sema - Secretaria Estadual do Meio Ambiente -, todos têm que se preocupar, que se unir em um trabalho conjunto.

As associações são uma forma alternativa de reposição florestal, mas não são a única. Há as reflorestadoras e os próprios produtores rurais, algum grande produtor que queira plantar floresta. A floresta tem que ser uma cultura, como é o milho, como é a soja, como é o feijão. Temos que pensar dessa forma.

Parece-me - eu não estava presente aqui no momento que aconteceu - que o Presidente da Federação dos Agricultores, o Dr. Nider -

Barbosa, falou que se plantasse cedro na sua mata ciliar, não poderia mexer nela. Pode! O manejo florestal pode ser feito, sim. O que não pode ser feito, na preservação permanente, é o corte raso. Temos que levar essas informações para o produtor rural, para que ele veja que aquilo é uma alternativa de renda, inclusive no que diz respeito à reserva legal.

As associações podem muito bem ajudar no trabalho relacionado à reserva legal, em qualquer Estado brasileiro, porque elas têm centros de produção de mudas. Se o centro for de porte, de qualidade... O nosso custo de produção é cada vez menor, pela quantidade de mudas que fazemos.

Então, o que a associação tem? Tem técnicos, engenheiros agrônomos, engenheiros florestais que estão em atividade. Quando eles vão ao campo, porque um produtor se interessou em plantar, em fazer floresta de produção, e quando chegam lá e vêem que há uma área de mata ciliar que está degradada, ou uma nascente que está pelada, eles informam que a associação tem tanto o eucalipto **pinus** como a mata nativa para plantar na mesma área. A assistência de apenas um técnico da associação faz duas coisas. O nosso custo de operação é baixo.

Para o produtor rural, na área de reserva legal, temos propostas, inclusive, para trabalhos em conjunto com o problema do zoneamento agroecológico. As áreas que são de produção vão ser de produção; as de preservação vão trabalhar com preservação.

Quem pode auxiliar nisso? A nosso ver, só as associações e as indústrias, porque é o empresariado que tem recursos hoje. Na área de pesquisa, a Embrapa não tem mais dinheiro, nem a Apar, do Paraná. Toda a área federal de pesquisa está parada. Quem vai ter condições de bancar um trabalho desses hoje? Os empresários: os grandes, os médios e os pequenos. Os médios e os pequenos, através de uma associação.

Esse trabalho vem dando certo. No Estado do Rio Grande do Sul, temos 24 associações constituídas. No Mato Grosso estamos indo para a terceira associação. Em São Paulo, como falei, são 12. No Paraná, segunda ou terça-feira, serão montadas 2 associações, uma em Curitiba e outra em Londrina.

Em Rondônia, a Federação das Indústrias pegou a idéia da associação e vai forçar os consumidores, as grandes serrarias a entrarem nesse processo. Por quê? Porque Rondônia é um Estado que não tem outra atividade, a não ser a agropecuária, e o forte deles no mercado é a madeira.

E mais, é o que discutimos sempre. Ouvi ontem, na televisão, o Ministro Gustavo Krause dizer que a ISO 146 entra este mês. As indústrias exportadoras vão ter que trabalhar na área de meio ambiente. Quem poderá ajudar as indústrias do Estado a trabalhar nessa área de meio ambiente? Por isso é importante a presença aqui da Federação das Indústrias. As associações poderiam trabalhar nesse sentido e com custo muito menor, porque elas já têm todo esse trabalho. E são de empresários. Então, nada mais justo que venham a fortalecer esse trabalho.

O SR. ADILSON - Embora eu tenha que sair daqui a pouco, gostaria de dizer que há seis anos, preocupado com os remanescentes florestais, e com o advento da Constituição de 1988, o Estado do Espírito Santo foi o pioneiro em legislar sobre essa matéria. Devido à lacuna existente na não regulamentação dos artigos pertinentes do Código Florestal, o Estado do Espírito Santo promulgou uma lei pela qual já a partir de 1990 os consumidores acima de 600 estéreo/ano até doze mil, obrigatoriamente, teriam que manter ou formar florestas destinadas ao seu suprimento.

Evidentemente, é sabido que os consumidores de matéria-prima florestal têm uma característica: eles são meramente extrativistas e, de uma hora para outra, não conseguiríamos mudar essa mentalidade. Embora a legislação seja rígida, severa, nós, aos poucos, fomos adequando esses consumidores. A lei diz, na Portaria nº 29 do Ibama, que quem consome resíduos, material proveniente de planos de cortes, etc., está isento da obrigatoriedade da reposição. Isso também está claro na nossa legislação.

O que os consumidores, principalmente os ceramistas, começaram a fazer? A válvula de escape era o resíduo na Aracruz, ou seja, as cascas. Hoje não existe mais a casca, porque ela está sendo utilizada. Eles estão utilizando as ponteiras, como já foi falado aqui pelo Hiram. Mas isso vai acabar.

Ao longo desses cinco anos, nós realizamos um trabalho de fiscalização educativa. Hoje temos mais de cem projetos implantados; boa parte dos ceramistas já são auto-sustentados; a partir do ano que vem, já começam a cortar, alguns já começaram e há aqueles ainda que relutam em busca das alternativas ou dos resíduos, daquela brecha que a legislação dá.

Acho que para isso funcionar, pelo conhecimento que tenho, é preciso que haja, obrigatoriamente, uma fiscalização. Alguns acham que a legislação que está aí é ruim, mas eu acho que ela está boa, não está excelente. O eucalipto, assim como o milho, o arroz e o feijão, é uma lavoura, ou seja, tem que ser colhido. A interpretação da legislação tem que ser bem mais clara e especificar que se tem que fazer a colheita. Esse é um ponto em que a Federação está correta. E nós trabalhamos nesse sentido. A Portaria nº 74 do Ibama só limitou o plantio de uma área de cinco hectares. Foi um avanço, mas, infelizmente, não é ainda o ideal. Existe o ideal e existe a realidade.

Baseado nisso, eu diria o seguinte: a legislação existe. Com essa Portaria do Ibama, este órgão ou seus conveniados teriam que fazer realmente uma cobrança efetiva. Há os consumidores que chamo de consumidores de amadores, porque os profissionais têm auto-sustentabilidade como a Aracruz e algumas cerâmicas.

O que precisamos é de uma cobrança realmente efetiva. Infelizmente, essa parte, no que diz respeito aos estados - repetindo as palavras do Sorensini - eles não têm uma legislação, uma política florestal estabelecida. A legislação vigente é o Código Florestal e as resoluções do Conama que temos que aplicar e cumprir. Como o Ibama é o executor da política, e isso ficou centralizado nesse órgão, eu acredito para que as associações funcionem, para que tenhamos sucesso, para que as agressões, os remanescentes florestais nativos sejam parados tem que haver realmente a legislação e a efetiva cobrança da legislação.

Obrigado.

O SR. HIRAM BEZERRA - Eu posso dar uma idéia a esse respeito. Devido ao trabalho que estamos realizando nos outros estados, temos passado pela mesma situação. Com relação ao primeiro exemplo, eu discuti com o Almir a respeito. Ou seja, a isenção dos seiscentos metros, isenção para quem só consome até seiscentos metros. Hoje, quantas padarias do estado consomem seiscentos metros? Elas consomem, e de onde estão tirando essa madeira?

0 SR. (Não identificado) - (Intervenção fora do microfone.)

O SR. HIRAM BEZERRA - Aí vem outra proposta. Acho que nós temos que criar na cabeça desse consumidor de matéria-prima florestal a necessidade de sustentação da economia do seu mercado, da sua indústria.

O Marcos falou muito bem, nós vamos ter problema energético até o ano 2000, pois não vamos ter mais energia para consumir.

Qual é a fonte de energia que podemos ter para suprir esse déficit? A matéria-prima florestal. Nós temos área para plantar? Temos inúmeras áreas e há muita gente interessada. De que forma devemos fazer isso? Pega-se uma legislação estadual, que tem de ser mais restritiva do que a federal, pois a federal dá abertura para a isenção do pagamento da reposição florestal, e cobra-se de todo mundo; quer dizer, quem consome tem que plantar. Alguns dirão: eu consumo o resto da Aracruz. Mas isso não interessa, pois é matéria-prima florestal. O que nós queremos fazer com isso? Plantar mais no Estado para que ele possa consumir amanhã ou depois.

A lei da oferta e da procura faz com que o próprio produtor, o próprio consumidor veja que o que ele pagou retorna para o seu bolso. Por quê? Porque a partir do momento em que você está plantando em pequenos maciços florestais, está também fomentando o retorno da matéria-prima para o centro da cidade. É a lei da oferta e da procura.

Na região de Penápolis, por exemplo, antes de se começar o trabalho, custava US$23 o metro cúbico da matéria-prima de lenha para ser consumida. O caminhão chegava, era um verdadeiro mercado de peixe: é meu, é meu, porque ninguém tinha para consumir. Hoje o preço é US$13.

O que está acontecendo com a associação? A associação ficou no centro; então ela tem, de um lado, o consumidor, que paga a ela, e, de outro lado, o produtor, que está plantando. Quando esse produtor quiser colocar uma árvore no mercado não vai haver um intermediário, porque a associação é o elo de ligação entre os dois. Ela vai dizer, por exemplo: a cerâmica tal, a padaria tal ou aquela indústria está precisando de matéria-prima e esse produtor está querendo vender. Com isso os dois lados ganham: o consumidor, que paga mais barato, e o produtor, que ganha mais.

Realmente o trabalho está dando resultado e existem outras opções.

O SR. EVANDRO - Como o Miguel colocou bem, nós temos a vantagem de ter a oferta de resíduos da Aracruz Celulose. Eu acredito, inclusive, que algumas empresas utilizem esse argumento para não plantar e não utilizar totalmente os resíduos. Com o processo de otimização da produção da Aracruz Celulose, com o processo de implantação do sistema de gestão ambiental, inclusive para se adequar às normas da ISO 14000 - e temos acompanhado alguma coisa a respeito -, nós já observamos aqui, quando o assunto foi colocado, que havia muita gente dependendo da casca, pois ela agora entrou na matriz energética deles. É preciso que nós pensemos - estou me referindo ao nosso Estado também - sobre como trabalhar essa questão a médio prazo, pois poderemos nos deparar com a mesma situação que nos deparamos há tempos com relação à casca: ela era disposta e hoje é utilizada pela empresa.

O SR. (Não Identificado)- Uma das formas de se fiscalizar o Estado talvez seja através das prefeituras municipais, que não são muitas. Toda empresa, para ter um registro de atividade no município, tem que ser registrada na prefeitura municipal. Ali se faz um recadastramento super-rápido de quem consome e quem não consome matéria-prima florestal.

O SR. (Não Identificado)- Eu tenho o cadastro. Eu tenho mil e duzentos consumidores. Mas aqui há o problema agora é a safra do café. Acho que é só fiscalizando que vamos chegar a um denominador comum. Temos que agir com autoridade, educação e bom-senso. Se eu for agir com o rigor da lei, acontecerá o mesmo que em Rondônia, ou seja: é um fiscal morto por dia. A situação não é difícil, mas não é fácil também gerenciar essa situação; eu sei como é. O problema está aí. Agora, ao longo desses cinco anos, tivemos um avanço. Não havia projetos, mas hoje são mais de cem implantados. Houve um avanço, porque a tradição é de ceticismo. Os amadores estão começando a se profissionalizar. A região Norte do Estado é mais fácil. E, o que está acontecendo na região de Santa Teresa? Todos estão em dia; em São Mateus estão com problema. No sul do Estado somente 50% estão em dia. Se eu chegar vou ter dificuldade.

O SR. (Não Identificado) - No Estado de São Paulo aconteceu da mesma forma. Em Penápolis a associação começou devido a necessidade e é o que está acontecendo aqui. Aconteceu a partir do momento em que se uniram 12 ou 15 ceramistas e montaram uma associação, que foi constituída por consumidores, e começaram aquela atividade lentamente, foi crescendo. Hoje um consumidor de matéria florestal está denunciando o outro e os dois estão pagando a reposição florestal; só que é da concorrência desleal que estamos falando. Se sou ceramista e você também, pago menos reposição florestal que você e consumo a mesma quantidade, a minha matéria florestal tem custo menor que a sua, ou seja, o meu produto final tem um custo mais baixo do que o seu.

Então, o consumidor começou a denunciar o seu vizinho. Com isto, começou a equilibrar o pagamento da reposição. Se todos pagarem, todos pagarão menos. A associação é dele, a diretoria é dele, ele é que vai saber o quanto de recursos está entrando, o quanto está tendo que plantar e os órgãos só vão fiscalizar a atividade, ou seja, fiscalizar os consumidores, se estão pagando ou não, e as associações, se estão plantando ou não. A responsabilidade da associação é muito grande, pois ela vai ter que dar mudas, assistência, acompanhamento, mas se tiver algum problema com aquele produtor, a responsabilidade é da associação. Ela terá que saber escolher muito bem com quem está trabalhando. O consumidor tem que saber muito bem qual a associação em que está entrando.

Muito importante é a câmara técnica. A Portaria nº 29 abriu a possibilidade da criação da câmara técnica no Estado, que virá através de uma ordem de serviço - não sei se receberam aqui ou não - e só podem trabalhar quatro pessoas que têm direito a voto, ou seja, os quatro do Ibama.

Já discutimos isto em Brasília, inclusive com o pessoal que elaborou a portaria. Então, foi feito por ordem de serviço. Quer dizer, muito fácil de ser alterada, que é o que queremos. Falei a ele que os empresários hoje têm interesse de discutir qual é a posição deles perante o Estado e perante a reposição florestal. Se eles se fixarem na mão do Ibama, o Ibama fará o que quiser novamente.

Queremos ter participação, os Estados querem ter participação também, com direito a voto, não como ouvinte. Existe a possibilidade de discutirmos novamente em Brasília. Lá falaram que essa ordem de serviço saiu assim, mas nada impede que se quiserem no Estado se abra uma possibilidade. A ordem de serviço pode ser alterada. É muito importante que todos os segmentos da área florestal do Estado participem da câmara técnica: a Federação das Indústrias, os empresários, as grandes reflorestadoras, a própria Secretaria Estadual de Meio Ambiente, a Secretaria de Agricultura. Quem tiver realmente interesse na área, participa.

A câmara técnica vai definir bem os andamentos, porque cada Estado tem sua particularidade, a legislação serve tanto para o Acre, como para o Rio Grande do Sul, mas cada Estado têm sua particularidade. Será discutido ali na câmara técnica, onde pode ser feito o quê? Não é preciso nem fazer legislação estadual, a câmara técnica pode definir, todos têm que pagar reposição reflorestal no Estado. Então, começa a fechar tudo e é uma ação conjunta, de todos os órgãos. É muito importante a câmara técnica no Estado.

Estaremos amanhã o dia inteiro, com possibilidade de discutirmos com qualquer um, fazermos uma visita, aprofundarmos o debate de associações. Voltaremos quantas vezes forem necessárias, através do Projeto Novas Fronteiras, para ajudar na implantação e no caminhar dessas associações.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Almir Bressan Júnior) - Quero agradecer a presença de todos, o que foi muito valiosa. Acredito que os resultados serão muito proveitosos para o desenvolvimento do trabalho em nosso Estado. Gostaria de contar com a participação de todos aqui presentes, das empresas, da Flora Tietê, que participa junto com o Projeto Novas Fronteiras, dos técnicos do Estado, para que possamos fazer uma boa proposta, prática, desenvolvendo assim as associações de produtores florestais, usando a experiência que já existe, logicamente adaptadas às peculiaridades locais.

Agradeço ao Senador José Ignácio Ferreira, que nos apóia e nos dá esta possibilidade de trabalho.

Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 18h07min.)

ANEXO IV

4ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADA EM 17 DE JUNHO DE 1996
LOCAL: CUIABÁ/MT

O SR. APRESENTADOR - Senhoras e Senhores, boa tarde.

É com satisfação que o Cerimonial do Governo do Estado de Mato Grosso inicia esta cerimônia de abertura da audiência pública da Comissão Especial do Senado Federal destinada ao Estudo do Corredor de Transportes Centro-Leste.

Para compor a Mesa de honra desta tarde, convidamos S. Exª o Sr. Governador do Estado de Mato Grosso, Sr. Dante Martins de Oliveira, para presidir esta Mesa; convidamos S. Exª o Sr. Márcio Lacerda, Vice-Governador do Estado de Mato Grosso; convidamos S. Exª o Senador José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão Especial do Estudo do Corredor de Transportes Centro-Leste; convidamos S. Exª o Senador Júlio José de Campos, 2º Vice-Presidente do Senado da República; convidamos o Exmº Sr. Carlos Antônio de Borges Garcia, Presidente da Federação das Indústrias do Estado de Mato Grosso; convidamos S. Exª o Senador Jonas Pinheiro da Silva, Vice-Presidente da Comissão Especial de Estudo do Corredor de Transportes Centro-Leste; convidamos S Exª o Senador da República e 4º-Secretário da Mesa do Senado, Senador Ernandes Amorim, membro da Comissão Especial de Estudo do Corredor de Transportes Centro-Leste; convidamos S. Exª o Senador da República Mauro Miranda, relator da Comissão Especial de Estudo do Corredor de Transportes Centro-Leste; convidamos S. Exª, o Senador da República Waldeck Ornelas, membro da Comissão Especial de Estudo do Corredor de Transportes Centro-Leste; convidamos S. Exª o Sr. Deputado Federal Antônio Joaquim, Secretário de Estado de Infra-Estrutura.

Sr. Governador, o Cerimonial informa que a Mesa está composta.

Informamos que o Senador da República por Mato Grosso Carlos Bezerra não pode se fazer presente desta audiência pública por se encontrar na cidade de São Paulo em missão designada pelo Diretório Nacional do seu partido, o PMDB.

Registramos as presenças do Sr. Blairo Maggi, suplente de Senador; do Sr. Aldo Pascolli Romani, Secretário de Estado da Indústria, Comércio e Mineração; do ex-Senador da República, Vicente Emílio Vuolo; do Sr. Vilceu Marchetti, Prefeito municipal de Primavera do Leste e Presidente da Associação matogrossense dos Municípios; do Sr. José Bucick de Figueiredo, Presidente do Cepromat; do Sr. Vítor Cândido e demais diretores do DVOP; do Sr. João José de Amorim, Subsecretário de Planejamento; do Sr. Pepeu Garcia, Subsecretário de Estado de Infra-Estrutura; do Sr. Sérgio Bandeira de Matos,

Superintendente do Consórcio do Corredor Centro-Leste; do Sr. Valderez Antônio Ferreira, Secretário de Indústria e Comércio e Turismo do Município de Várzea Grande, neste ato representando o Prefeito daquela cidade; do Sr. Vereador José Magalhães, neste ato representando a Câmara Municipal de Cuiabá; do Sr. José Antônio de Ávila, Presidente da Famato.

Srªs e Srs., com a palavra, neste instante, o Sr. Senador da República José Ignácio Ferreira.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Exmº Sr. Governador de Estado, Dr. Dante Martins de Oliveira; Dr. Márcio Lacerda, Vice-Governador do Estado de Mato Grosso; Sr. Senador Júlio Campos, 1º Vice-Presidente do Senado Federal; Sr. Senador Jonas Pinheiro, Vice-Presidente desta Comissão; Sr. Senador Mauro Miranda, relator desta Comissão; Sr. Senador Ernandes Amorim, 4º Secretário da Mesa do Senado Federal; Sr. Senador Waldeck Ornelas; Sr. Deputado Federal Antônio Joaquim, Secretário de Estado de Infra-Estrutura; Dr. Antônio Carlos Borges Garcia, Presidente da Federação das Indústrias do Estado do Mato Grosso; demais autoridades presentes; assessores do Senado Federal; senhoras e senhores:

É com muito prazer que estamos aqui, na histórica cidade de Cuiabá, para realizar mais uma audiência pública da Comissão Especial para o desenvolvimento da região de influência do corredor centro leste, louvável iniciativa do Senado Federal, que, certamente, será de grande importância para o futuro de toda uma vasta região, integrada por vários Estados da Federação.

O Senado Federal, onde estão representados de maneira eqüânime, igualitária, todos os Estados da Federação, tem também a obrigação de buscar caminhos para o crescimento econômico.

Muito bem representado naquela Casa pelos destacados Senadores Carlos Bezerra, Jonas Pinheiro e Júlio Campos, o Estado de Mato Grosso terá papel de destaque nesta Comissão. Estamos certos, também, de que o Governador Dante de Oliveira, um líder político de expressão nacional, se engajará vivamente nesse nosso trabalho.

Um dos objetivos principais da Comissão Especial é justamente o de fazer com que sejam criadas as condições básicas para que a expressiva produção de alimentos do Centro-Oeste possa chegar não só aos mercados do leste brasileiro, mas também aos nossos portos, no oceano Atlântico, a fim de ser exportada. Ninguém tem dúvidas de que o Centro-Oeste é uma região que pode ampliar, ainda mais, muito mais, a sua já expressiva produção de carne e grãos. Grandes extensões de terras agricultáveis ainda pouco exploradas e um clima excepcionalmente propício são duas condições que eu destacaria como essenciais para essa ampliação. Nesse aspecto, ganha em importância o Estado de Mato Grosso, o terceiro maior do País, com 901 mil quilômetros quadrados de área, ocupados, na maioria das vezes, por atividades agropecuárias. Dono de um rebanho de 12 milhões de cabeças e de uma safra de grãos que corresponde a 16% da colheita nacional, esse Estado tem desmentível vocação para a produção de alimentos. Mais do que alavancar a produção nacional, amenizando o problema da fome, que atinge as camadas mais humildes da população brasileira, o Centro-Oeste tem condições de gerar preciosas divisas para o País, na medida em que os seus excedentes passem a ser exportados.

Além das duas condições físicas que mencionei inicialmente, - terra fértil e clima favorável -, temos ainda um terceiro ponto positivo, esse de ordem técnica. Graças ao trabalho da Embrapa, empresa modelo, que, infelizmente, não vem recebendo, nos últimos anos, a atenção que merece, já possuímos ótima tecnologia de manejo no cerrado. Ressalte-se: tecnologia que não existia há 20 anos.

Para encerrar o quadro das potencialidades do campo, eu destacaria a existência de farta mão-de-obra, já que boa parte dos homens do Centro-Oeste vive no campo e tem amor ao cultivo da terra. Em Mato Grosso, por exemplo, 32% de sua população estão empregados em atividades ligadas à agropecuária. Referi-me, principalmente, à vocação rural. Mas a verdade é que o Estado de Mato Grosso tem possibilidades consideráveis em muitos outros ramos da economia. Na geração de energia, por exemplo, seu potencial representa 40% da capacidade instalada no País. E o que dizer das florestas, cuja reserva madeireira é da ordem de 400 milhões de metros cúbicos poderia abastecer o parque industrial e o madeireiro estadual por várias décadas. Mas não é só isso, as jazidas de ouro e diamante em Mato Grosso são responsáveis por uma renda anual de centenas de milhões de dólares.

Também é indispensável mencionar aqui a capacidade pesqueira, seja relativa à pesca esportiva ou comercial. Da mesma forma, merece destaque o fantástico potencial turístico da região. O turismo é hoje uma das indústrias que mais crescem no mundo. O Pantanal, a Chapada dos Guimarães, o Vale do Araguaia, a fauna diversificada, os pássaros multicoloridos mostram que a natureza foi generosa com Mato Grosso, Estado que reúne incontáveis condições para atrair visitantes de todo mundo.

Senhoras e senhores, entre as tarefas mais relevantes desta Comissão, eu destacaria o trabalho de levantamento dos problemas que hoje entravam o escoamento da produção agrícola regional. Os Senadores da República têm o dever de detectar, com precisão, em que pontos, exatamente, há esse estrangulamento.

É inaceitável que, tendo tantas e tão boas condições para produzir alimentos em abundância, o Centro-Oeste esteja trabalhando bem abaixo do seu potencial. Isso ocorre porque faltam estradas para certas áreas, ou porque as existentes, de um modo geral, são ruins, ou até mesmo intransitáveis em certas épocas.

De um lado, julgo urgente e necessário apoiar, decididamente a agroindústria, seja criando linhas especiais de crédito, seja mediante estabelecimento de incentivos. Mudar para melhor a situação sócioeconômica dos Estados cortados pelo corredor Centro-Leste. E os que se situam na sua área de influência, como Mato Grosso, é para nós, Senadores da República, uma questão de honra, de vez que é inconcebível que no Brasil, em especial em regiões férteis como a de Mato Grosso, ainda existam cidadãos que passem fome. No Congresso Nacional esse problema tem sido uma das nossas preocupações mais constantes.

De outra parte, esta Comissão Especial para o desenvolvimento da região de influência do Corredor Centro-Leste vai estudar cuidadosamente os modelos de desenvolvimento que são adotados na área abrangida para que, a partir deles, se possa apresentar sugestões de políticas públicas setoriais, como as relativas à agricultura, meio ambiente, indústria, agroindústria, comercialização, comunicações, turismo e centros que gerem tecnologia e serviço. É fundamental que haja um engajamento e uma integração entre os três níveis da administração - Federal, Estadual e Municipal - para que os esforços sejam mais efetivos, para que não se desperdicem recursos e para que se ganhe em eficiência.

Devo acrescentar ainda que a Comissão Especial vai estudar o impacto que terá no seu âmbito a política de privatizações que vem sendo implementada pelo Governo brasileiro. É claro que o Estado não pode se retirar totalmente da cena, depois de vender suas empresas. Na verdade, ele passa a desempenhar um novo papel, muito mais importante, porque precisa ter o controle efetivo sobre o processo de desenvolvimento nacional. No caso da área que estamos estudando, a zona de influência do corredor Centro-Leste, havendo privatizações, o Governo precisa estar atento para agir no momento em que for necessário, caso seja detectado algum problema. A privatização não pode acarretar problemas, deve agregar, sim, muitos benefícios.

Outro aspecto muito importante do trabalho desta Comissão refere-se à análise dos acordos internacionais vigentes e dos que estão em estudo, a fim de verificar quais ações governamentais poderiam favorecer ainda mais o comércio internacional dos Estados abrangidos pelo Corredor.

Por fim, temos que analisar com cuidado a questão de um futuro corredor bi-oceânico, que fatalmente virá depois que o eixo Centro-Leste for devidamente implantado.

Uma estrada férrea que corresse do Centro-Oeste brasileiro tanto para o Oceano Atlântico quanto para o Oceano Pacífico seria algo fantástico. Não há mais dúvidas de que, mais cedo ou mais tarde, estaremos ligados aos portos sul-americanos, chilenos, ou peruanos, no Oceano Pacífico.

Em nossos dias, o Oceano Pacífico está ultrapassando o Atlântico como principal via comercial do mundo devido ao crescimento espantoso da Ásia. Quando ocorrer essa ligação, o Centro-Oeste brasileiro terá aumentado significativamente o papel que desempenha na economia nacional, porque sua produção estará muito mais próxima do próspero mercado asiático. Da mesma forma, ficará muito mais barato importar mercadorias do oriente.

Senhoras e senhores, esta Comissão Especial para o desenvolvimento da região de influência do Corredor Centro-Leste vai-se deslocar pelos vários Estados abrangidos nos seus estudos a fim de conhecerem, **in loco**, quais são os verdadeiros anseios dos brasileiros residentes nessas áreas.

Precisamos avaliar corretamente o potencial da área, para podermos sugerir ao Governo e mesmo aos empreendedores privados o que deve ser feito para colocar o Centro-Leste e sua ampla área de abrangência, que alcança o Estado de Mato Grosso, que hoje nos recebe no lugar de destaque que merece na vida nacional.

Muito obrigado.

O SR. APRESENTADOR - Convidamos o Sr. Governador do Estado Dante Martins de Oliveira, convidamos o Deputado Estadual Pedro

Satélite, neste ato representando o Poder Legislativo Estadual para compor a mesa de honra.

Ouviremos agora palavras de S. Exª o Sr. Governador do Estado de Mato Grosso, Dante Martins de Oliveira.

O SR. DANTE MARTINS DE OLIVEIRA - Senador José Ignácio, Presidente da Comissão Especial do Senado Federal que estuda o Corredor de Transporte Centro-Leste, nosso Vice-Governador Márcio Lacerda, Senador Júlio Campos; Senador Jonas Pinheiro, Vice-Presidente desta Comissão; Senador Ernandes Amorim, 4º Secretário da Mesa do Senado Federal; Senador Mauro Miranda, Relator desta Comissão; Senador Waldeck Ornelas; Carlos Antônio Borges Garcia, Presidente da Federação das Indústrias; Deputado Federal e Secretário de Infra-Estrutura de Mato Grosso, Antônio Joaquim; Deputado Estadual Pedro Satélite; ex-Senador Vicente Vuollo, grande lutador pela ferrovia (palmas.), senhoras e senhores:

Minhas primeiras palavras são para agradecer a visita de trabalho que esta Comissão de Senadores realiza hoje em Mato Grosso. Creio que este gesto, Senador José Ignácio, é extremamente importante e não há dúvida de que deva ser um princípio de trabalho do Senado Federal procurar, permanentemente, viajar por este nosso imenso território para ver de perto os projetos estaduais, regionais e os projetos de caráter nacional, principalmente no que tange à questão de transporte. Pelo fato de o Brasil ser um País continental, é fundamental para a viabilização das diversas regiões do nosso País termos uma permanente preocupação em diminuir os custos dos fretes no interior deste continente que é o Brasil.

Infelizmente, os governos passados, desde os idos de 50, principalmente após o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek e com o advento das indústrias montadoras, fizeram uma opção errada, uma opção que considero economicamente burra para um País continental como o nosso. Perdoem-me a expressão. Por quê? Porque, para beneficiar essas montadoras, do ponto de vista de modelo econômico, centrou-se todo o desenvolvimento nacional no sistema de transporte rodoviário de cargas. As ferrovias construídas neste País, todas elas, eram rodovias radiais que vinham da região Sul-Sudeste para os portos do Oceano Atlântico. Ferrovias ainda da época do império! De lá para cá, a não ser algumas outras ferrovias nessa mesma região, a única que se tentou fazer foi a Ferrovia do Aço, que não teve sucesso. Ainda é uma obra largada, abandonada pela incúria e pelo crime dos nossos governantes de se começar obra e não terminar.

Depois de longos e longos anos, é preciso nos conscientizarmos da necessidade de outras alternativas de transporte. Uma, Deus nos deu de graça: são as hidrovias. Temos hidrovias bem localizadas, viabilizando o centro do nosso País. Regiões distantes podem ser viabilizadas com a utilização dessas hidrovias, que são o transporte mais barato do mundo.

Enquanto outros países, há muitos anos, como a antiga União Soviética, que fez a ligação dos rios Volga e Don, e como os Estados Unidos, que ligaram o Mississipi ao Missouri, fizeram uma rede de hidrovias, de ferrovias, para poder viabilizar, economicamente, países continentais que são, como o nosso, no Brasil temos 72% do transporte de cargas feito por rodovias, queimamos óleo diesel quando não somos auto-suficientes nesse combustível, acabamos com a resistência de nossas estradas - porque não há controle de peso, de tonelagem -, fazemos estradas carissimas, em asfalto, e carretas pesadissimas, sem controle, arrebentam tudo em cinco, seis anos. Enfim, as rodovias trazem problemas para o setor de produção, principalmente para o setor agrícola, pois longas distâncias têm que ser vencidas pelo sistema de transporte de cargas rodoviário.

Portanto, Presidente José Ignácio, louvo a presença de V. Exªs aqui, não só por estarem representando o Senado da República, mas por virem ao interior do nosso País, a uma região que, potencialmente, é riquissima, como a nossa, em que a produção foi aumentando gradativamente - hoje já somos o terceiro produtor de grãos do Brasil; produzimos sete milhões de toneladas de grãos na última safra, sendo que cinco milhões e tantas mil toneladas de soja. Aquilo de que precisamos é exatamente ter um sistema de transportes que faça com que os nossos produtos sejam competitivos em nível nacional e internacional.

Sr. Presidente, basta olhar para o Mato Grosso e ver as diversas alternativas que temos e que estavam adormecidas há anos. Aqui temos pelo menos três hidrovias que viabilizam o sistema de transportes do Estado. A hidrovia Paraguai-Paraná, de integração e corredor natural do Mercosul, que sai de Cáceres, sua cabeceira mais alta, vai até o porto de Nova Palmira, chegando até Buenos Aires através da Bolívia, do Paraguai, do Uruguai e da Argentina. Nos próximos quatro meses, teremos o encerramento do trabalho que está sendo financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento, um trabalho do Comitê Internacional da Hidrovia, CIH, e teremos os resultados dos estudos de engenharia e de impacto ambiental da hidrovia Paraguai-Paraná.

Segundo, a hidrovia Araguaia-Tocantins, na qual o Presidente Fernando Henrique já está investindo. Os números que temos e que o Antônio Joaquim, que era Deputado e membro da Comissão de Transportes da Câmara, sempre coloca para nós, R$30 milhões, viabilizariam a hidrovia Araguaia-Tocantins definitivamente. Ela pode pegar uma boa parte dos nossos produtos, sair por portos do rio Araguaia, na altura de Barra do Garças, ou do rio das Mortes, em Xavantina, e levar esses produtos nossos, através da Ferrovia Carajás, até o porto de Itaqui, no Maranhão, que é dos mais profundos, dos mais modernos e dos melhores portos que temos no nosso País.

Temos a outra alternativa, que é a hidrovia Teles Pires-Tapajós, aqui no Centro-Norte, que pode pegar boa parte da Cuiabá-Santarém, do próprio noroeste de Mato Grosso como alternativa também, parte do Centro-Norte e levar até Santarém.

Temos o Corredor Noroeste, que é esse que já tem uma participação do Grupo Maggi, que está aqui representado pelo Blairo Maggi. O setor privado e o setor público fazem parceria para viabilizar um dos corredores mais importantes do Estado do Mato Grosso, pegando uma região riquíssima, Senador, que é o planalto do Chapadão dos Parecis, e escoando esses produtos, madeira, soja, arroz e tudo o que podemos produzir por Cuiabá, Porto Velho e Comodoro, e chegando a Porto Velho, rio Madeira, Itacoatiara, rio Amazonas, Santarém, Oceano Atlântico e Europa e Estados Unidos, para onde for a carga.

Temos também outra alternativa importante, que é a Ferrovia Ferronorte, que vem de São Paulo, entrando por Mato Grosso do Sul, Alto Taquari, Itiquira, Rondonópolis e Cuiabá. Essa ferrovia é uma luta antiga do Senador Vicente Vuolo, hoje cada vez mais abraçada por todos os mato-grossenses. É uma ferrovia que já está agora em uma outra etapa, com a retomada da conclusão da ponte. O Grupo Itamarati e a Ferronorte já têm 311 quilômetros praticamente prontos para assentar os trilhos, colocar os dormentes e fazer com que, o mais rápido possível, talvez em dois anos ou dois anos e meio, essa ferrovia possa estar na cidade de Cuiabá. E ela vai ter um papel importante para esse assunto de hoje, porque é através dela que se pode ir para o Porto de Santos ou também para o Porto de Sepetiba, o projeto moderno de um grande porto que o Estado do Rio de Janeiro está fazendo, podendo sair na altura de Goiás essa variante que vai para o Triângulo Mineiro, para Goiás, para o Porto de Tubarão. É outra alternativa importantíssima para o Estado de Mato Grosso.

Dessa forma, temos, enfim, o projeto por que estamos lutando agora, e que o Senador Márcio Lacerda sempre defendeu e pelo qual sempre lutou, que é esse eixo a que V. Exª se referiu no seu pronunciamento, o Eixo Leste-Oeste. Estamos, por sermos um Estado central, a 1.900 quilômetros do Atlântico e a 2.000 quilômetros do Pacífico. Estamos equidistantes dos dois, e por isso mesmo, porque as distâncias não são pequenas, é que o custo de transporte é vital para nós, senão ficamos com os nossos produtos sem competitividade. Poderemos ter, perfeitamente, o eixo Leste-Oeste, por onde escoaremos nossos produtos tanto para o Atlântico quanto para o Pacífico, através de Cuiabá, Cáceres, São Matias, Santa Cruz, Cochabamba, Oruru, até os portos de Arica, Antofagasta, Iquique.

Agora mesmo, neste final de semana, li sobre outro porto que o Chile está construindo, que é o de Mejillones, um porto profundo, que suporta navios da ordem de 200 mil toneladas. Para mim, é até uma surpresa, porque sempre achei que essa costa do Pacífico não tinha portos tão profundos. Hoje, o porto de Mejillones está sendo discutido e preparado para receber futuros investimentos, entre eles, o de parcerias com o capital privado. Vai ser um grande porto.

Esses portos do Pacífico têm muito a ver exatamente com os nossos produtos do Centro-Oeste. Para se ter uma idéia, se pegarmos, por exemplo, os Portos de Antofagasta, Iquique e Arica, eles não suportariam 20% de nossa soja, que os engarrafariam. Esses portos não têm suporte para muita carga. Quer dizer, o porto de Mejillones, no Chile, vai ser fundamental se eles quiserem realmente escoar o nosso produto.

Portanto, o que estou desenhando para V. Exªs é para lhes dizer uma coisa óbvia: não temos, Senadores Júlio Campos, Jonas Pinheiro e Márcio Lacerda, um projeto desse em que possamos dizer que estamos lutando por coisa própria, só para Mato Grosso. Acho que o fundamental para se ressaltar aqui é que todos esses corredores são de caráter nacional e regional, sempre atendendo Mato Grosso, se for pela hidrovia Araguaia-Tocantins, se está atendendo Mato Grosso, Goiás, Tocantins, Pará e Maranhão; se for para o noroeste, está atendendo Mato Grosso, Acre, Rondônia, Amazonas e o Pará. Se você for para este aqui da hidrovia está atendendo o Mercosul, com diversos

países. Se for pela Ferronorte está atendendo Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo, Minas Gerais, Santa Catarina, Rio de Janeiro, Espírito Santo. Quer dizer, não temos nenhum projeto por que V. Exªs não possam lutar por ele lá no Orçamento da União, e que se diga que agora os Senadores de São Paulo, de Minas, do Rio e do Espírito Santo estão defendendo interesses do Mato Grosso. Não, V. Exªs estarão defendendo orçamento e recursos para viabilizar projetos de interesse da nossa Pátria e que passa por Mato Grosso. Essa é uma situação geográfica singular do nosso Estado, por estar no centro do Brasil e no centro da América do Sul.

Portanto, encerro este nosso pronunciamento fazendo votos para que os Srs. Senadores possam nos ajudar a viabilizar esses projetos para o nosso Brasil, para as nossas regiões, para o nosso Estado.

Também quero dar aqui uma boa notícia para os mato-grossenses. Já estou autorizando o Secretário de Infra-Estrutura, Antônio Joaquim, a ocupar duas coordenadorias na Secretaria de Infra-Estrutura, a Coordenadoria de Hidrovias e a Coordenadoria de Ferrovias, para que possamos ter, dentro da estrutura de Governo, na Secretaria de Infra-Estrutura, um corpo de técnicos que possam ajudar o nosso Estado a coordenar o sistema hidroviário e o sistema ferroviário. Considero isso fundamental.

Desejo felicidades a esta Comissão. Espero que V. Exªs possam levar ao Ministro dos Transportes, ao Ministro do Planejamento, ao Secretário de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, como também ao Presidente da República, todos esses projetos que Sua Excelência já conhece, mas é fundamental que essa seja uma luta não só do Governador do Mato Grosso ou só da Bancada Estadual e Federal do Mato Grosso mas também de todas as Bancadas Federais de nosso País.

Muito obrigado.

Felicidades e bom trabalho. (Palmas.)

O SR. APRESENTADOR - Neste instante, o Sr. Senador da República Júlio Campos, 2º Vice-Presidente da Mesa do Senado, em nome do Senado Federal e desta Comissão Especial, homenageia o Exmº Sr. Dante Martins de Oliveira, Governador do Estado do Mato Grosso, entregando-lhe a medalha do Congresso Nacional. (Palmas.)

Neste instante, anunciamos a retirada deste recinto dos Exmºs Srs. Dante Martins de Oliveira, Governador do Estado de Mato Grosso, e Márcio Lacerda, Vice-Governador do Estado. Devem permanecer à Mesa os Srs. Senadores, o Presidente da FIEMT, o Deputado Estadual Pedro Satélite e o Secretário Estadual de Infra-Estrutura, Antônio Joaquim, que conduzirá os trabalhos técnicos desta audiência.

O Cerimonial do Governo encerra aqui a sua participação, passando a palavra ao Sr. Pepeu Garcia, subsecretário de Infra-Estrutura do Estado de Mato Grosso.

A todos uma boa tarde e o nosso muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pepeu Garcia) - Na continuidade do trabalho, os Srs. Senadores estabelecem algumas regras para que possamos desenvolver as atividades desta audiência pública na tarde de hoje tirando o melhor proveito possível deste momento.

Para tanto, a Mesa estabelece que os senhores painelistas usarão do tempo de 20 minutos para apresentação de seus painéis e senhores debatedores disporão do tempo de cinco minutos para darem a sua visão do painel apresentado. Solicitamos que os senhores painelistas e debatedores, na medida do possível, se atenham a esse tempo determinado.

A Mesa dispensa os cumprimentos iniciais, a saudação inicial, para que não tenhamos necessidade de repetir a cada apresentador de painel ou a cada debatedor todos os cumprimentos dirigidos à Mesa.

Para darmos início ao nosso trabalho, o primeiro painel previsto para esta tarde será apresentado pelo Deputado Federal Antônio Joaquim, Secretário de Estado de Infra-Estrutura. Como o Deputado Antônio Joaquim se encontra à Mesa, convidamos para a Mesa os debatedores do primeiro painel. O primeiro debatedor, representando a Associação Mato-Grossense dos Municípios e a Prefeitura de Barra do Garças, o Secretário Municipal de Indústria e Comércio, é o Sr. Vasco Milhomens. (Pausa.) Outro debatedor, representando a Federação do Comércio do Estado do Mato-Grosso, chamamos o Sr. Pedro Julião de Castro Borges, diretor da Fecomércio. (Pausa.) E o terceiro debatedor deste painel, representando a Assembléia Legislativa de Mato Grosso, é o Deputado Estadual Pedro Satélite.

Daremos início, então, neste instante, ao primeiro painel.

Concedo a palavra ao Deputado Federal Antônio Joaquim.

O SR. ANTÔNIO JOAQUIM - Primeiramente, eu gostaria de dar minhas saudações ao Senador Júlio Campos, Vice-Presidente do Senado, ao Dr. Carlos Antônio, Presidente da FIEMT, aos Senadores Jonas Pinheiro, Mauro Miranda, Waldeck Ornelas e Ernandes Amorim, ao Deputado Pedro Satélite, ao Dr. Vasco, representante da Fecomercio.

O meu painel, até para dar oportunidade aos debatedores para usar um pouco mais de tempo, fica mais como uma ratificação, uma reiteração da palavra do Governador que se referiu à questão de transporte do Estado de Mato Grosso. Todos sabemos que Mato Grosso tem dois grandes gargalos de desenvolvimento: a questão energética e a questão de transporte no sentido de viabilizar a nossa produção a custos compatíveis com o mercado. E, pelo fato de estarmos no centro da América do Sul, temos a vantagem de ter muitas alternativas, mas, de certa forma, todas ainda em um ponto de embrionário a uma pouca maturação dos projetos.

Como também já o fez o Governador, agradeço a presença da Comissão do Senado, em nome do Governo, porque este momento é muito rico não só para debater - como será feito - o Corredor Centro-Leste, mas também todas essas alternativas já tão estudadas, tão claras e tão evidentes para a nossa população a respeito, principalmente, das hidrovias, como a Teles Pires-Tapajós, cujo projeto está em um momento muito mais embrionário, mas que é importantíssima principalmente para a viabilidade de todo o norte de Mato Grosso, para a região de Alta Floresta, Colíder e todo o extremo norte; a questão da hidrovia Araguaia-Tocantins, que tive o prazer de, como Deputado Federal, iniciar esse processo de discussão na Comissão de Transportes da Câmara Federal.

Digo ainda, para muitos que talvez ainda não acreditem, que já há investimentos significativos na hidrovia Araguaia-Tocantins, e, não se considerando a questão da travessia da Santa Isabel, realmente com pouco mais de 30 milhões se viabiliza 1.200 quilômetros de hidrovia, propiciando um transporte intermodal entre hidrovia, ferrovia e rodovia perfeitamente compatível, diminuindo o custo de transporte, principalmente da produção de grãos da região do leste, de Primavera a Xavantina e todo o vale do Araguaia, abrangendo, evidentemente, os Estados de Goiás, Tocantins, Pará e Mato Grosso.

Debateremos ainda a questão também da hidrovia Paraguai-Paraná, que, como já foi dito aqui, é uma inserção e uma oportunidade de consolidação do Mercosul, e também, com a participação muito honrosa de minha parte, a questão do Corredor Noroeste, que é a MT-235, que já está aprovada no relatório do Deputado Eliseu Resende como BR-364, ou seja, uma extensão da antiga BR-364, agora a MT-235 passará também a ser uma BR e, conseqüentemente, ter oportunidade de receber recursos do Governo Federal para poder pavimentá-la. Essa é uma emenda também de nossa autoria com a ajuda de toda a Bancada na Câmara Federal e que, tenho certeza, poderá propiciar a concretização da pavimentação da 235, que será a BR-364.

A BR-163, o Deputado Pedro Satélite se referirá mais especificamente a ela, é também a nossa grande capacidade e oportunidade de escoamento via porto de Santarém. Enfim, o Estado tem grandes alternativas, entre elas a Ferronorte.

O Governo do Estado tem tomado iniciativas, por mais tímidas que sejam diante do caos econômico em que o Estado se encontra, para demonstrar ao Governo Federal a vontade e a preocupação de encontrar soluções. Por exemplo, a pavimentação da BR-163 no trecho de Peixoto a Guaratã, onde já foram concluídos 12 quilômetros, e o objetivo é alcançar 33 quilômetros, é muito tímida ainda, mas é mais uma simbologia, uma demonstração de boa vontade do Governo do Estado para demonstrar e sensibilizar o Governo Federal. Da mesma forma, a MT-100, que é uma estrada estadual e que está sendo pavimentada a duras penas. O Senador Vuolo é testemunha e tem acompanhado exatamente para dar a contrapartida do Estado de Mato Grosso em relação ao programa da Ferrovia Ferronorte, além de outras iniciativas que estão sendo viabilizadas, como Itiquira-Mineirinho, Primavera-Paranatinga, essa idéia de ligar Paranatinga a Nova Xavantina, para propiciar também essa integração do leste com a hidrovia, através do porto rio das Mortes, como de Barra do Garças.

Enfim, o Governo do Estado realmente acha e tem a convicção de que essa audiência pública é mais uma oportunidade para que possamos debater e conscientizar a sociedade como um todo, e uma oportunidade de demonstração da vontade e da determinação da Bancada Federal de Mato Grosso, juntamente com os demais Senadores, de encontrar uma saída para a questão de transportes do Estado.

O Corredor Centro-Leste, sem dúvida nenhuma, é uma das alternativas viáveis e concretas, através do porto de Tubarão, e a nossa presença aqui, representando o Governo do Estado, é exatamente para dar a nossa quota de contribuição no encaminhamento dessas questões.

Basicamente, era isso. Gostaria que o tempo restante, que não está

sendo usado pela painelista, fosse transferido aos debatedores, que irão encaminhar as suas questões específicas.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Pepeu Garcia) - Para a participação dos debatedores, de acordo com esse painel, convidamos o Sr. Vasco Milhomens, Secretário de Indústria e Comércio do Município de Barra do Garças, que, neste ato, representa a Associação Mato-Grossense dos Municípios.

O SR. VASCO MILHOMENS - Senador José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão, demais Senadores, minhas senhoras e meus senhores, entendo que, no processo histórico brasileiro, talvez seja realmente o grande momento de resgatar na História essa questão de viabilizarmos as hidrovias. Até hoje isso é criticado por não ter sido feito, por diversas situações, e hoje há essa perspectiva.

A região do Vale do Araguaia, simplesmente realizando um fórum e tendo notícias de que se viabilizaria a hidrovia Araguaia-Tocantins no Corredor Multimodal Centro-Norte, na nossa pequena Secretaria Municipal passamos a receber dois, três telefonemas por dia de empresários de fora que queriam voltar a investir na região.

Penso que o Brasil é um país que precisa de alento. A hidrovia Araguaia-Tocantins se fará no seu contexto todo, onde precisaria de quase US$700 milhões para concluir, inclusive, a sua eclusa de Tucuruí, com US$40 ou US$50 milhões ela se torna viável e navegável, podendo incorporar, agregar a essa atividade produtiva cerca de 11% da área territorial nacional, o que daria condições de uma produção de 200 milhões de toneladas, o que representa hoje três vezes a produção que já se faz no Brasil, que é de 70 a 75.

Penso que hoje, realmente, quando se discute a questão da hidrovia, ao invés de falarmos em História passada, é uma História presente, que pode levar não só esse Governo Federal como os Srs. Senadores para um marco dentro da História, recuperando todo um passado, que, muitas vezes, se fala que foi de influências de grandes multinacionais, que levaram a nós, produtores rurais do Centro-Oeste brasileiro, a um sistema de falência, pois a incorporação de custos na importação de insumos, na internacionalização de insumos e a exportação do produto não nos compensou. Hoje somos uma classe falida no Centro-Oeste e que podemos, talvez, recuperar, com esse sistema de hidrovia.

Assim sendo, acho que, dentro da sistemática que estão colocando, poderemos vir a recuperar grande parte da História do Brasil, com essa nova grande perspectiva de produção.

Temos informações de que muito se pretende investir em função de hidrovia e de ferrovia, apesar de alguns investidores criticarem ou colocarem a dificuldade de se investir no produtor brasileiro, em função de estar inadimplente com o Banco do Brasil, com dez a quinze hipotecas sobre sua fazenda, e a iniciativa privada carece de garantias do produtor. Mas, prevendo-se que já está se resolvendo grande parte da inadimplência do Banco do Brasil, temos novas perspectivas.

Gostaria, assim como o Deputado Antônio Joaquim, que se colocasse para nós a intenção, em nível de Estado, com relação às rodovias, conforme citou-se aí, se, realmente, vai ser viável a Paranatinga-Xavantina, para podermos consubstanciar melhor a atividade produtiva, porque na região, com relação à hidrovia Araguaia-Tocantins, a pequena distância que fica, às vezes, do centro produtor, que é Primavera, Campos Verdes, etc., está dificultando a caracterização da quantidade a ser transportada.

O SR. ANTÔNIO JOAQUIM - O Governo do Estado entende que há uma necessidade de integração daquela região, da grande Primavera com todo o Vale do Araguaia. Ou seja, temos também a opção de Paranatinga a Canarana, que é a MT-020, uma obra extremamente reivindicada há anos e anos, de que todo o baixo Araguaia necessita, para ter acesso à capital do Estado; é um trecho razoavelmente pequeno, desde que seja restaurado e implantado, passa a ser viável esta alternativa, e também no meio da MT-130, entre a Primavera e Paranatinga saiu um ramal ligando a Nova Xavantina. É evidente que isso também propicia uma interligação da região de São Joaquim, Campinapólis e Primavera do Leste, sem prejudicar, é claro, a ligação com Barra do Garças.

A quantitativa de cargas, em relação aos portos de Barra do Garças e Nova Xavantina, ainda não há dados técnicos por parte do Governo definidos. Cabe, como iniciativa do Governo, a atitude de abrir novas fronteiras, de abrir ligações, para facilitar a vida do produtor, porque é uma necessidade e uma demanda aquela ligação entre Xavantina até MT-130. Agora, é claro que o Governo não vai fazer nenhuma ação nem tomá-la para inviabilizar este ou aquele lugar por uma ação de Governo. O Governo só toma ação para beneficiar a população.

O SR. PRESIDENTE (Pepeu Garcia) - Na seqüência deste painel, teremos a participação do debatedor, representando a Federação do Comércio do Estado de Mato Grosso, Sr. Pedro Julião de Castro Borges.

O SR. PEDRO JULIÃO DE CASTRO BORGES - Sr. Senadores e demais autoridades presentes, como representante da Federação do Comércio do Estado de Mato Grosso junto a esta Mesa, gostaria de colocar a nossa angústia com relação ao comércio, porque se o Estado, o Brasil, ou até mesmo em nível de continente, não estiverem preparados para transportar o que produzimos, não poderíamos comercializar nossos bens.

Então, eu gostaria de fazer uma pergunta para o nosso querido Secretário: qual a prioridade, se já tem, para que possamos efetivar isso que está sendo debatido, essas opções de transportes. O que de prático já existe?

O SR. VASCO MILHOMENS - Penso que, em relação ao Corredor Centro-Leste, a resposta mais adequada é a do Senador José Ignácio, Presidente da Comissão.

Com relação ao restante das outras iniciativas, a hidrovia Araguaia-Tocantins, por exemplo, já foram executadas obras naquela hidrovia significativas. Por exemplo, o porto de Xambioá já se está concluindo. É um trecho de sinalização e balizamento que já está pronto, inclusive chegando em Barra do Garças. O projeto executivo de derrocagem, ou seja, de dragagem, de explosão daqueles pedrais também está sendo feito. Já foram gastos seis a sete milhões lá e há dez milhões no Orçamento para este ano.

A questão da MT-235, como foi dito, está sendo federalizada, está federalizada e estão garantidos os recursos pelos nossos Senadores e Deputados para o ano que vem, já no projeto de pavimentação. E este ano o Governo já vai entrar lá na restauração e conservação do piso de terra. E aí o Corredor Noroeste, que já construindo o porto em Porto Velho, em Itaquatiara - o Grupo Maggi vai daqui a pouco fazer uma apresentação sobre esse projeto.

A BR-163 ainda é uma situação indefinida, apesar de já ter recursos para o trecho de Mato Grosso, mas ainda precisa de bastantes recursos, são mais 900 quilômetros até o porto.

Enfim, são ações que estão sendo feitas e que é evidente que não serão resolvidas de um ano para o outro, mas são situações que, a cada ano, melhorarão.

Passo a palavra ao Senador José Ignácio.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Pediria apenas que repetisse esse finalzinho da pergunta.

Bom, a situação do Corredor Centro-Leste vai tendo um adensamento paulatino e, desde a época em que isso foi traçado, em que se definiram os corredores de transporte, talvez o corredor mais importante, desses corredores que foram definidos pelo Ministério dos Transportes, seria o Corredor Centro-Leste. Inclusive, porque ele tem uma espinha dorsal, principal, nascendo lá no Espírito Santo, a estrada de ferro Vitória-Minas, com 600 quilômetros de uma ferrovia modernissima e a mais moderna na sua bitola, a bitola métrica, toda duplicada, muito bem sinalizada e informatizada. Temos lá, na ponta do corredor, um sistema portuário que é, rigorosamente, o melhor do Hemisfério Sul, incluindo Santos e Sepetiba, por várias razões que poderíamos desdobrar se formos solicitados. A profundidade, por exemplo, em Santos é de dez metros, em Tubarão é de vinte três metros e meio; ou seja, recebe navios que não são só navios Panamax.

O problema do corredor é que temos, nesse trecho da ferrovia Vitória/Minas, uma capacidade de transporte de 150 milhões de toneladas/ano e ela transporta 70 descendo e 10 subindo; ou seja, a metade da sua capacidade anual. Nós imaginávamos que alguma coisa precisava ser feita para se criar uma série de pólos de adensamento econômico ao longo da ferrovia, ou seja, fazer eixos de desenvolvimento econômico. Isso, certamente, vai começar a surgir a partir da fibra óptica. Nós, quando fomos presidentes da Telebrás, tivemos oportunidade de, descendo com a ferrovia, ou seja, hoje se tem transporte e telecomunicação, porque a fibra óptica substituiu aquela estupidez daquele cabo quatricial; quer dizer, tem-se muito mais confiabilidade e qualidade na transmissão e pode-se irradiar para todas aquelas regiões periféricas da ferrovia.

Essa ferrovia é a espinha dorsal de um quadrilátero de dois milhões de quilômetros quadrados, que é o quadrado do cerrado. Ela se interliga com a Rede Ferroviária Federal que agora se privatiza. Na verdade, eu sempre vi o conflito entre a Rede Ferroviária Federal e a Estrada de Ferro Vitória/Minas. Isso é uma coisa que eu imaginei que acabaria quando viesse o Ministério da Infra-Estrutura, porque ficaria tudo no mesmo Ministério e não haveria mais briga, já que os dois estão no mesmo Ministério, mas a briga continuou. Agora eu imagino que vamos ter a oportunidade de harmonizar essa situação, porque a Vale do Rio Doce está presente como adquirente da Rede Ferroviária Federal.

Até aí tudo bem. O corredor, descendo, está prontinho, em condições de fazer com que aquilo que hoje desce com tanta dificuldade e, às vezes, custa mais caro descer do cerrado até o porto do que levar do porto para a Ásia. Nós temos condições, pois temos a ferrovia e agora temos, interligada com a Rede Ferroviária Federal, a comunicação à fibra óptica, temos o sistema portuário e a navegação transoceânica com a carga combinada, em que se pode misturar minérios e grãos.

Eu disse tudo isso para imbricar nessa área que é, afinal de contas, a área de abrangência do Corredor Centro-Leste. Uma das alternativas para Mato Grosso é o nosso corredor. Aqui se falou nisso. O Governador tocou muito bem no assunto e também o nosso Secretário e o Deputado Federal, essa é uma das alternativas. O que temos é um corredor pronto, uma estrutura pronta, inclusive para criar todos os pólos de adensamento ao longo da ferrovia. Na verdade, temos nesse corredor uma das alternativas, ou seja, uma das saídas por uma porta oceânica, que é a porta atlântica. Posso afirmar-lhes que é melhor do que a saída de Sepetiba, que tem 14,80m. Não é o porto que Deus pôs no mundo, que é o porto de Tubarão, mas é um porto de águas mansas, prontinho para ser um porto mesmo. Ele é um porto e recebe navios não de 100 mil toneladas ou navios Panamax de 70 mil toneladas, mas navios de 150, 200, 250, 300, 350 mil toneladas. Por exemplo, uma carga sai num transporte transoceânico, de Tubarão até um porto japonês, por dez dólares a tonelada. Mas se se encher um navio de soja no Rio Grande, em Buenos Aires ou em Paranaguá, e levá-la para o Japão, o transporte deve sair por US$35 ou US 40 a tonelada. E o porto de Tubarão fica muito mais longe.

O que quero dizer é que o nosso destino é ser naturalmente uma das grandes alternativas para o escoamento da produção de Mato Grosso, que, certamente, vai precisar resolver primeiro os seus próprios problemas de infra-estrutura - os modais rodoviários, hidroviário, ferroviário, internamente, no Estado, para depois se imbricar conosco sobre as alternativas que foram apresentadas pelo nosso Secretário, o Deputado Federal, e pelo Governador.

O SR. PRESIDENTE (Pepeu Garcia) - Teremos à participação, como debatedor deste painel, representando a Assembléia Legislativa do Estado do Mato Grosso, do Deputado Pedro Satélite.

O SR. PEDRO SATÉLITE - Senadores José Ignácio, Jonas Pinheiro, Júlio Campos, demais autoridades que compõem a Mesa, senhoras e senhores, sabemos que o transporte fluvial e ferroviário é dos mais baratos no Brasil e no mundo. Mas entendemos também que, para que possamos chegar até esse transporte, precisamos das nossas rodovias. E, por falar em rodovias, queremos fazer um apelo no que diz respeito à BR-163, que é a espinha dorsal do Brasil, pois nasce no Rio Grande do Sul e vai até Santarém, no Pará. Temos estudos sobre sua viabilidade, pois até para chegarmos às hidrovias nós precisamos dessa BR. Além de toda a sua importância, temos até uma promessa de campanha do Presidente da República, quando candidato, quando lançava essa BR de Sinop a Santarém e de Santarém a Sinop. Tenho a certeza de que o Presidente da República só o fez após estudos que comprovavam a sua viabilidade; senão ele não teria feito essa promessa, porque sabemos o quanto o nosso Presidente é uma pessoa digna e que jamais faria uma promessa eleitoreira. Defendemos essa BR porque ela realmente viabiliza a região.

O norte do Estado hoje representa 30% da produção de grãos do Estado do Mato Grosso. Não temos condições de competir, exportando a nossa produção através dos Portos de Santos e de Paranaguá. A exportação dessa produção através do Porto de Santarém não representa uma alternativa apenas para o norte do Estado, mas para todo o Mato Grosso.

Entendo também que não adianta querermos tudo para o Estado do Mato Grosso - por exemplo, queremos um eixo através da hidrovia Tocantins/Tapajós -; mas que deveríamos estabelecer uma prioridade número um, para depois termos as outras.

A BR-163, pelo que me consta, é de menor custo; em torno de US$200 milhões seriam suficientes para se concluir essa rodovia. Tenho a certeza de que ela seria o principal eixo de exportação para o Mato Grosso, inclusive para os Estados circunvizinhos. Não se trata só da questão dos fretes terrestre e marítimo, mas pelo fato de que, estando Santarém situado lá no norte do País, para podermos exportar a nossa produção para os Estados Unidos e Europa, por exemplo, os navios são obrigados a percorrer toda a costa brasileira. O apelo que fazemos hoje é no sentido de que V. Exª leve isso, como Presidente da Comissão. Estamos aqui esperando uma resposta.

O Senador Jonas Pinheiro participou do segundo simpósio, em Sinop, e poderá explicar tudo com mais detalhes, inclusive de números, da importância para o Estado de Mato Grosso e para o Brasil da BR-163.

O SR. PRESIDENTE (Pepeu Garcia) - Os senhores painelistas teriam ainda alguma complementação final?

Queremos agradecer aos senhores debatedores, nesse primeiro painel, pela participação.

Na seqüência, apresentaremos o segundo painel previsto nesta audiência pública, quando teremos uma apresentação do Diretor de Engenharia da Ferronorte, Dr. Evandro Maciel França Madeira, a quem convidamos para compor a Mesa. (Palmas.)

Como debatedores deste painel, que será apresentado pelo Diretor da Ferronorte, teremos o Sr. Presidente da Federação das Indústrias de Mato Grosso, Dr. Carlos Antonio de Borges Garcia, que já se encontra à mesa.

Convidamos também para fazer parte da Mesa, como debatedor, o Sr. Subsecretário de Estado de Agricultura de Mato Grosso, Dr. Luís Duarte da Silva Júnior. (Palmas.)

Tem a palavra o Dr. Evandro Maciel França Madeira, Diretor da Ferronorte.

O SR. EVANDRO MACIEL FRANÇA MADEIRA - Quero cumprimentar os presentes, em nome do Secretário de Estado e Infra-Estrutura do Mato Grosso, Deputado Federal Antônio Joaquim Araújo. Meus senhores e minhas senhoras, temos a satisfação de estar, mais uma vez, aqui, na Capital Federal, neste ponto mais central da América do Sul, para falar do avanço que vem sendo dado ao Projeto da Ferronorte.

Trouxemos um vídeo, que espero podermos ver, cuja projeção leva dez minutos. Portanto, quero ver se, em menos tempo, apresento algumas idéias gerais para o debate.

Em primeiro lugar, quero comentar que a Ferronorte é tratada como um corredor logístico. Não se trata apenas da construção de um trecho de ferrovia - aliás, hoje em construção, 311 quilômetros -, mas de um corredor que se inicia, basicamente, na porta das fazendas e vai terminar no porto, na indústria, onde a soja é processada, ou no consumidor. Para isso, a Ferronorte vai se articular, e este é o objetivo colocado desde sempre na própria concessão, não só com as rodovias, mas também com as hidrovias, que representam alternativas várias para o escoamento da produção do Centro-Oeste, em particular, do Mato Grosso.

Não é só a construção de um trecho ferroviário, insisto, porque o trecho ferroviário se inicia a partir das pontas das linhas ferroviárias existentes, tanto em Santa Fé do Sul, na vitória larga da Fepasa, como em Uberlândia, também da Fepasa, mas articulando-se com a linha de bitolamento, que é da Rede Ferroviária Federal e da Companhia Vale do Rio Doce, no caso, Estrada de Ferro Vitória-Minas. Esse projeto vem sendo levado, considerando o trânsito dos trens da Ferronorte sobre estas linhas existentes, de tal maneira a resolver a questão do transporte, não só chegando até Santa Fé do Sul, à Uberlândia, mas, sim, chegando ao porto.

Um outro aspecto que eu gostaria de mencionar é que tratamos este projeto, o corredor onde a ferrovia é implantada, como um corredor que denominamos de utilidades. A área adquirida já leva em conta eventuais futuras expansões, para que não sejamos pressionados como acontece com a malha existente hoje, no Brasil, que está contida, muitas vezes, na área urbana, sem possibilidade de duplicar ou de lançar outros recursos. Estamos comprando uma área mais larga, 100 metros de largura, 120, em alguns casos, que viabiliza não só a fibra óptica, coisa que já está prevista - no nosso caso, já temos contratos que permitem a extensão dessa fibra ótica ao longo das demais ferrovias existentes em concreto -, pelo menos até Araraquara e, em seguida, chegando a São Paulo e a Santos. Com isso, toda comunicação entre os clientes da ferrovia, localizados no Mato Grosso, e os seus consumidores, e os seus postos de exportação, estará extremamente facilitada. Mas, com essa largura de via maior, é possível, também, lançarmos gasodutos, polidutos, linhas de alta tensão e até mesmo, em alguns casos, trechos rodoviários para explorar da melhor maneira possível o potencial das regiões e transformarmos a ferrovia, realmente, num corredor.

Quero dizer, ainda, que esse é também um corredor de articulação de todo o Mato Grosso. Desde que foi iniciado, a visão do grupo empreendedor, aliás, a própria exigência do edital, é a de que ele se articule com as hidrovias da bacia Amazônica, com as hidrovias da bacia do Prata, tanto do Paraguai quanto do Paraná. O primeiro trecho em implantação inicia-se exatamente à beira do rio Paraná, onde já temos uma área adquirida e parte da infra-estrutura implantada para um terminal denominado porto Itamarati, onde se fará a integração com a hidrovia Tietê-Paraná, que já está operando também.

Então, trata-se, na verdade, de um corredor de integração e articulação do Mato Grosso com todas as demais alternativas, tendo em conta que está prevista a construção futura do trecho até Porto Velho, que vai permitir a integração com o rio Madeira. O trecho até Santarém com a integração da navegação de longo curso na bacia Amazônica. A ligação com Uberlândia; que

permite a conexão com o corredor Centro-Leste. E o trecho inicial, em implantação, que permite a integração com toda a malha de bitola larga que atende a Região Sudeste, e será, inclusive, a próxima malha da Rede Ferroviária Federal a ser privatizada, que atende São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e todas as regiões mais prósperas desses Estados, que vão ter esse acesso facilitado à produção de Mato Grosso.

Quero comentar, também, que esse é um corredor pioneiro quanto à sua concepção, isto é, retoma o conceito da concessão de ferrovias à iniciativa privada. Isso foi feito mediante licitação em 1989 e, portanto, temos um corredor em que o investimento é privado e o serviço é público. E mais do que isso: com essa abrangência que o corredor vai ter, que a Ferronorte vai ter, serão propiciadas aos usuários todas as alternativas. Ele vai poder optar pelo porto por onde vai escoar sua carga, qual o destino que vai dar à sua mercadoria - isso, no caso da produção local -, e também vai ter facilitado o acesso a produtos de todas as origens, tanto dos fertilizantes como dos produtos industrializados e assim por diante.

Então, mais do que um corredor que se destina a esse ponto ou àquele, é um corredor, como digo, de articulação de todos os sistemas de transporte do Mato Grosso, iniciando-se por aquele segmento em que se verificou e cada vez mais se verifica maior viabilidade, aquele que propicia a menor distância e, simultaneamente, os menores custos de transporte. Estamos, hoje, empenhados em que esse corredor esteja efetivado, atingindo o Estado de Mato Grosso já no próximo ano, atingindo a localidade de Alto Taquari.

Como prioridade, que considero que temos como expectativa por parte do Governo de Mato Grosso e de toda a comunidade local, seria exatamente que se continuasse na implantação, na melhoria de um sistema rodoviário alimentador. O Mato Grosso é um dos Estados mais carentes em termos de rodovias pavimentadas. Sabemos que os recurso são escassos, por isso mesmo entendemos que a melhor aplicação desses recursos em rodovias deve levar em conta a ocorrência dos corredores ferroviários, que vão exatamente propiciar, por sua articulação, a retirada nos trechos mais carregados, onde ela vai entrando, das carretas que, em lugar de destruir o pavimento, vão estar buscando a carga em regiões mais distantes e fazendo percursos mais curtos. Então, considero que essa articulação da malha rodoviária, sobretudo no trecho já mencionado aqui, da MT-100, de Alto Araguaia a Alto Taquari, é prioritária, como também são prioritários outros trechos, que viabilizam o acesso mais facilitado, sobretudo nas regiões de grande produção - Campo Verde, Primavera do Leste, o trecho de Campo Novo dos Parecis, de Sapezal, e assim por diante.

Apenas com a implantação do primeiro trecho da Ferronorte, que, num primeiro instante, mal terá algum quilômetro dentro do Estado do Mato Grosso, mas terá 400 quilômetros fora, já vai, apenas com isso, permitir a redução de mais de US$20.00 por tonelada no custo do transporte, o que já começa, inclusive, a viabilizar não só a produção de soja em regiões mais distantes, como a produção de milho, que já é uma necessidade até por conta de rotação de culturas para combate ao nematóide do cisto, cancro da haste e outras pragas que, infelizmente, apareceram nos cultivos do Centro-Oeste brasileiro.

Então, eu diria que é um projeto que, apenas no seu primeiro segmento, já vai ter esse impacto de US$20.00 de redução, que é muito significativo, porque isso vai para o bolso do produtor; nos segmentos seguintes, esse benefício só vai aumentando.

Esperamos ver - sem dúvida, não será coisa para este século, mas para as próximas décadas - a ferrovia chegar a cortar todo o Estado de Mato Grosso com ferrovias atingindo até a divisa com Rondônia, com o Pará e, futuramente, atingindo Santarém e Porto Velho e, também, o que é muito importante, a conexão com o corredor norte, através da ferrovia de Carajás, que também será uma derivação da ligação a Santarém.

Acredito que agora, após essas breves palavras, já posso dar lugar ao vídeo, que mostrará, quem sabe até com mais clareza, o que é o Projeto Ferronorte.

(APRESENTAÇÃO DE VÍDEO)

O SR. APRESENTADOR - Convidamos, para exercer o uso da palavra, como primeiro debatedor neste painel o Sr. Subsecretário de Estado da Agricultura, de Mato Grosso, Dr. Luiz Duarte Silva Júnior.

O SR. LUIZ DUARTE SILVA JÚNIOR - Sr. Senador José Ignácio Ferreira, em nome de quem cumprimento os demais componentes da Mesa, meus senhores e minhas senhoras, o transporte para a nossa produção agropecuária é o que está nos causando maiores transtornos neste momento. O empresariado mato-grossense já demonstrou a sua capacidade produtiva, chegando a níveis de produtividade históricos em termos mundiais.

Permitam-me V. Exªs que faça algumas dessas colocações, para mostrar a importância que tem a agropecuária de nosso Estado no contexto do Brasil. Atingimos este ano, no cerrado, não em área experimental e, sim, em área já comercial, duzentos e trinta arrobas de algodão por hectare, na região de Rondonópolis. Temos a produtividade histórica de soja, com áreas produzindo setenta sacas de soja por hectare. Em relação ao milho, estamos na faixa de cem sacas por hectare. Isso é importante dizer, para mostrar a capacidade que tem o produtor mato-grossense.

Essas produtividades foram conseguidas com o suor, contra todas as dificuldades enfrentadas pelos nossos produtores, uma vez que conseguimos essas produtividades sem a presença de qualquer centro de pesquisa da Embrapa aqui no Estado de Mato Grosso. Esse trabalho vem sendo feito com parceria, e chegamos a esse resultado.

Também coloco a V. Exªs um momento histórico por que vai passar Mato Grosso. Acabamos de receber a missão européia, encarregada de vistoriar o Estado, e está praticamente acertado que o Estado tem grande possibilidades de ser credenciado para a exportação de carne, provavelmente ainda no mês de setembro ou outubro deste ano. Notem os senhores a importância desse fato para um Estado que possui um rebanho bovino de mais de treze milhões de cabeças, e que, agora, terá a oportunidade de exportar sua carne.

Para alcançarmos essa meta, temos o programa de criação de novilho precoce, que o Estado já vem implementando há três anos. E criamos, no ano passado, o programa "Granja de Qualidade", com o apoio do Governo do Estado através de incentivos fiscais aos produtores de suínos. Sem dúvida alguma, a curto prazo, seremos o Estado maior produtor de carne suína deste País. Isso tudo com esses custos de transportes que podem ser vistos hoje! Imaginem V. Exªs quando tivermos a nossa ferrovia, que nos permitirá uma redução de US$32.00 por tonelada de custo.

Em relação à nossa hidrovia, o Grupo Ermasa atua em uma área com capacidade de uma produção de três milhões de toneladas de grão. Quer dizer, são quase 50% da produção de grãos do Estado de Mato Grosso. Teremos uma redução de US$30.00 por tonelada, agregando ao produtor rural US$1,5 por saca de grão produzido. V. Exªs podem imaginar, então, o que será o nosso Mato Grosso!

Srs. Senadores, em nome da agricultura mato-grossense, tenho a pedir a V. Exªs que lutem para que o nosso setor de transportes seja viabilizado o mais breve possível. Quanto ao resto, a nossa forte e dinâmica classe produtora rural saberá fazer, saberá produzir, como temos produzido nesse momento e ainda com essas dificuldades.

Notem V. Exªs que pagamos frete caro para transportar essa produção e que o banco concede financiamento para insumos exatamente numa época em que o frete também é elevado. Se tivéssemos recursos para transportar os insumos dos Estados do Sul, teríamos um frete mais barato, porque pegaríamos o frete de retorno. Isso nunca aconteceu em nosso Estado. Esses recursos sempre chegam em setembro, outubro e, novamente, o nosso produtor rural é apenado com fretes rodoviários, devido à elevada demanda que temos ao trazer esses insumos, em certos anos, até, atrasando o nosso plantio.

Concluo solicitando aos Srs. Senadores que nos dêem apoio em todas essas alternativas, levando em consideração, também, devido ao tamanho do Estado, as partes regionais. Com esse transporte viabilizado, temos certeza que a Região Centro-Oeste será a maior produtora de grãos do mundo.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. APRESENTADOR - Passamos a palavra ao segundo debatedor deste painel, Dr. Carlos Antonio de Borges Garcia, Presidente da Federação das Indústrias do Estado de Mato Grosso.

O SR. CARLOS ANTONIO DE BORGES GARCIA - Senador José Ignácio, membros da Mesa, demais Senadores, quero, em rápidas palavras, relacionar a produção de Mato Grosso e o que ela representa, em nível de exportação, para o País, em relação à Região Centro-Oeste: algodão, safra de 1995, 87 mil toneladas; arroz, 773 mil toneladas; cana-de-açúcar, 6.994 milhões de toneladas; feijão, 19.839 mil toneladas; milho, 418 mil toneladas; soja, 5.491 milhões toneladas; banana, 18 mil toneladas; cacau, 412 mil toneladas; café, 16.710 mil toneladas; guaraná, 149 toneladas; seringueira, 14 toneladas.

Sr. Presidente, com uma produção de cana-de-açúcar em torno de 8,5 milhões de toneladas, hoje já produzimos açúcar em Mato Grosso. Há três anos, Mato Grosso só produzia álcool. Hoje produzimos em torno de 6 milhões de sacas de açúcar. O mercado interno de Mato Grosso já é abastecido, basicamente, pelo açúcar produzido em Mato Grosso. Exportamos esse açúcar para o Acre, Rondônia e também para o Amazonas.

No próximo ano, com mais usinas na produção de açúcar, além de produzirmos e exportarmos esse açúcar para esses Estados, deveremos exportar o excedente para outras partes do País. Mas o Sudeste e o Nordeste são auto-suficientes na produção açucareira. Então, esse açúcar terá que ser exportado.

Um empresário nos deu a informação de que, hoje, saindo com esse açúcar de Campo Novo dos Parecis para o Porto de Santos, ele chegará com o valor de R$70 a tonelada. Portanto, começamos a perder competitividade em relação ao Sudeste e ao Nordeste do País. Então, para onde iremos mandar esse açúcar? É muito importante a questão do Corredor Centro-Leste, pois irá baratear o frete nas exportações de Mato Grosso.

Produzimos em torno de 15 mil frangos por hora. O nosso rebanho bovino está em torno de 13 milhões de cabeças e temos 20 frigoríficos de médio e grande portes, com capacidade de abater 10 mil cabeças por dia.

Em relação à nossa exportação, 84% dela é de produção de alimentos, sendo 70% de soja e derivados; 12 de carnes e derivados; em torno de 5% de madeira; 10% de minerais; 0,17% de couro; 0,2% de cimento e outros produtos, em torno de 1%. Mato Grosso é o principal Estado exportador do Centro-Oeste; em segundo lugar está Goiás; em terceiro, Mato Grosso do Sul; em quarto, Distrito Federal; e em quinto, Tocantins.

Senador, para que, realmente, Mato Grosso se desenvolva além das necessidades de ligação ferroviária e rodoviária, é necessário que o Estado seja dotado e auto-suficiente em energia elétrica. Como V. Exª bem frisou no seu discurso - quero, inclusive, parabenizá-lo pela visão que tem do nosso Estado -, com relação à geração de energia, por exemplo, o potencial de Mato Grosso representa 40% da capacidade instalada do País. Isto é uma verdade. Mato Grosso, hoje, tem condições de gerar em torno de 17 mil megawatts de energia. Como estamos basicamente entre os dois divisores de água, Bacia do Plata e Bacia Amazônica, existem centenas de quedas de água de fácil acesso. Com poucos recursos, podemos melhorar a questão energética do Estado do Mato Grosso.

Hoje, com a abertura da possibilidade de geração de energia elétrica pela iniciativa privada, já produzimos em torno de 100 megawatts. Compramos 350 megawatts via Cachoeira Dourada e Itumbiara e produzimos em torno de 70 megawatts de energia por intermédio do óleo diesel, pelos quais a Cemat paga aproximadamente R$2,6 milhões mensais. Estamos perdendo divisas do Estado de Mato Grosso, pagando o óleo diesel, que vem de praticamente 2 mil quilômetros de distância, percorrendo estradas congestionadas.

Com relação à questão do Corredor Centro-Leste, Sr. Presidente, é necessário fazer-se também a duplicação da estrada que liga Cuiabá a Rondonópolis. Trata-se de uma rodovia que já está estrangulada, porque recebe o fluxo de transportes da BR-070. Todas as estradas chegam a Cuiabá através da rodovia Cuiabá/Rondonópolis, e também ela recebe o fluxo de transporte da BR-163.

É necessária também, Senador, a conclusão da BR-163, que liga Cuiabá a Santarém. Essa rodovia já foi palco de várias promessas de candidatos à Presidência da República. Na última campanha, o Presidente Fernando Henrique Cardoso esteve em Cuiabá e colocou como meta tanto para os mato-grossenses como para os paraenses a ligação da estrada que chega até Santarém.

Vou passar algumas transparências, para colocar, basicamente, a viabilidade de vários corredores de exportação em Mato Grosso, que poderiam tornar-se melhores com esse fluxo de transporte.

Quanto a Cuiabá, que está localizada no centro geodésico da América do Sul, distante dos portos do Pacífico e do Atlântico em torno de 2 mil quilômetros. Aqui, no Pacífico, Ilo, Arica, Iquique, Antofagasta e, no Atlântico, Paranaguá, Santos, Vitória, incrementando o Corredor Centro-Leste.

Assim, a posição de Cuiabá também dá a possibilidade de escoar a nossa exportação via Santarém, via Porto Velho, inclusive tem um projeto do Grupo Maggi chegando também no Rio Amazonas, em Itaquatiara. Então, essa região estratégica de Cuiabá é o grande centro convergente dessas rodovias e dessas ferrovias que poderão chegar aqui, como a Ferronorte, que, daqui a três anos, deverá estar aqui em Cuiabá.

Esta rodovia BR-163, Sr. Presidente, já está com asfalto basicamente até Peixoto, Matupá, no Estado de Mato Grosso. Essa rodovia foi asfaltada no Governo Júlio Campos, que está aqui presente, com recursos, praticamente, só do Estado de Mato Grosso. É uma BR em que o Governo Federal não colocou sequer um tostão, e há até uma solicitação hoje do Governo do Estado de Mato Grosso, da classe política, para que o Governo Federal indenize o Estado por essa rodovia.

Diversas cidades com o porte de Sinop, com mais de 70 mil habitantes - hoje, o maior pólo madeireiro do Mato Grosso -, já se instalaram ao lado dessa rodovia. Aqui temos a região de Alta Floresta, também uma cidade com 60, 70 mil habitantes, com potencial muito grande na área madeireira e na área da agroindústria, que também necessita que essa ligação seja efetivada chegando a Santarém.

Temos aqui a construção de Teles Pires-Tapajós, que poderá entrar nessa área de transporte que ligaria parte de Alta Floresta. Temos também a saída para o Pacífico, conforme já foi mencionada aqui na reunião. A classe produtora do Estado de Mato Grosso e também a classe produtora dos países do norte da Argentina - sul do Peru, Centro-Oeste da Bolívia e norte do Chile - estão também almejando essa ligação, porque eles têm portos profundos, portos com grande capacidade, mas que hoje não têm ainda um fluxo muito grande, porque a produção local é pequena - lá se produz mais minérios.

Então, estão necessitando de dotar aqueles portos de um maior fluxo de cargas. Para tanto, a única opção que eles têm é pegar essa produção do Centro-Oeste do Brasil, principalmente aqui de Mato Grosso.

Já há uma conscientização da necessidade de chegarmos aos portos do Pacífico, viabilizando a Região Centro-Oeste do País e melhorando inclusive as nossas exportações, que poderiam chegar aos países asiáticos sem percorrer os portos do Atlântico, diminuindo grandes distâncias e o valor dos fretes.

Temos também, no rio Paraguai, essa hidrovia. Em Cáceres é necessária a construção de um porto, que poderá ser feito hoje a 60 quilômetros da cidade, diminuindo uma distância muito grande que existe de curvas de rio, de ... (falha na gravação) ... fluxo muito grande, pois lá existe minério de urucum, usina de urucum, que é exportado para o Japão em barcaça, chegando até o porto de Nova Palmira.

Na Argentina, Sr. Presidente, existe um porto que se chama Barranqueiras, que faz a ligação ao Oceano Pacífico através de uma ferrovia, que passa em Salta e chega ao Pacífico no porto de Antofagasta. Existe um grande fluxo de transporte de produtos que saem da Argentina e chegam ao Pacífico.

Temos também, Sr. Presidente, a hidrovia do rio das Mortes, no Araguaia-Tocantins, em fase experimental, aguardando a construção de barcaças adequadas a esse rio. Há também a possibilidade do rio Guaporé. Inclusive, em Guajará-Mirim, na divisa de Porto Velho com a Bolívia, uma parte dos produtos está sendo conduzida por essa hidrovia, que já existe há muito tempo.

Nossos corredores de transporte em Mato Grosso são: ao norte, Cuiabá-Santarém, que seria rodoviário; ao sul, hidrovia Paraná-Paraguai, em Cáceres, Corumbá, Assunção, Barranqueiras, Nova Palmira, Campana, Buenos Aires - seria a parte hidroviária; ao leste, Cuiabá, BR-070, Goiânia, Belo Horizonte, Vitória ou Rondonópolis, BR-364, Itumbiara, Belo Horizonte, Vitória, que seria o rodoferroviário, a ligação da Central Leste; a oeste, saída para o Pacífico, Cuiabá, Cáceres, São Matias, Santa Cruz, portos do Chile ou Peru, esta parte rodoviário, ou também aquela condição que falei ligando o porto de Barranqueiras que poderia chegar ao porto de Antofagasta; a nordeste, seria Nova Xavantina, Xambioá, Imperatriz, São Luís, também hidrorrodoferroviário, em fase experimental, como falei; a noroeste, seria Sapezal, Porto Velho, Itaquatiara, Oceano Atlântico, também rodo-hidroviário, em fase de implantação - os portos estão sendo construídos pelo projeto Sudam e precisando do asfaltamento da rodovia que liga Sapezal a Comodoro, já federalizada, segundo o Deputado Antônio Joaquim.

O SR. ANTÔNIO JOAQUIM - Já está aprovado na Comissão de Transportes o parecer do Deputado Eliseu Resende, que irá a plenário. Já a consideramos como federalizada; tem 99% de possibilidade.

O SR. CARLOS ANTONIO DE BORGES GARCIA - E a sudeste, a Ferronorte, Cuiabá, Alto Taquari, Chapadão do Sul, Aparecida do Taboado e a Fepasa, que seria também uma integração que se poderia chegar à questão do Corredor Centro-Leste.

Gostaria que dizer ao Senador que temos também - foi instalado ano passado - o escritório do Corredor Centro-Leste. O escritório central, em Belo Horizonte, passa informações para os empresários sobre exportação, além de promover estratégias de transportes.

Basicamente, são estas as informações que gostaria de dar. Mato Grosso, em 1995, exportou R$426 milhões em produtos, sendo 70% deles para a União Européia, 15% para os países da Ásia e o restante para os Estados Unidos, para a ALADI, etc. A nossa exportação para o Mercosul é muito pequena ainda. A nossa exportação constitui-se, basicamente, de derivados de soja, tais como farelo de soja e óleo de agomado, e também de carne industrializada e derivados de carne.

Para isso tudo acontecer, para que realmente o desenvolvimento flua, para que se agreguem esses valores a toda essa produção de soja, de grão-

e de açúcar, é necessária a parte energética. Sem energia, não vamos sair desse estado; poderemos produzir, mas a indústria não vem. Não adianta só produzir alimentos; temos que agregar valores a esses alimentos, para que saiam daqui com valores agregados. Temos aqui o abate em torno de 15 mil frangos/hora, para que esse frango realmente saia daqui abatido e industrializado. Aproveitando essa possibilidade de abertura da União Européia para nossa carne, deveremos ter também mais frigoríficos aqui, aumentando a produção. No entanto, sem energia, não há condições.

Por isso, quero parabenizar V. Exª, Senador, pela visão e pelo conhecimento que tem do nosso Estado. V. Exª diz novamente aqui que temos 40% da capacidade instalada de geração de energia no Estado do Mato Grosso. Peço também ao Senado Federal que apoie o Mato Grosso nessa questão.

Também quanto a essa questão energética, Sr. Presidente, eu gostaria de passar algumas informações sobre a situação do setor e sobre a participação da iniciativa privada na questão. Após a abertura do setor energético para a iniciativa privada, já temos em torno de 100 megawatts produzidos aqui dentro do Mato Grosso, principalmente do Grupo da Ferronorte, da Itamarati; em fase de construção e em processos em andamento junto ao DENAI, temos em torno de 674 megawatts da possibilidade de produção de energia elétrica no Estado, principalmente PCHs e pequenas centrais hidrelétricas.

Isso possibilita uma auto-suficiência de energia elétrica no nosso Estado. Hoje, consumimos em torno de R$2,6 milhões pagando óleo diesel, o que também é um fator limitante ao nosso desenvolvimento. Para que a Ferronorte e o Corredor Centro-Norte tenham a sua capacidade de transporte aumentada, é necessária a geração de energia elétrica.

Tenho aqui um exemplo: no ano passado, veio um empresário visitar-me na Federação das Indústrias; esse empresário queria comprar toda a sucata de ferro aqui de Mato Grosso, Rondônia e Acre para fazer uma metalúrgica em Cuiabá destinada a transformar esse ferro-velho em implementos agrícolas. Nós não temos esse tipo de fábrica. Somos o terceiro Estado produtor de grãos do País, e não temos sequer uma fábrica da ancinhos, de enxadas, de alicates, de martelos ou de grades aradoras, porque falta energia.

Esse empresário precisaria em torno de 5 megawatts de energia para produzir, e teve que ir embora. Esse é um fator limitante no Estado de Mato Grosso. Então, peço ao Senado Federal, por intermédio de V. Exª, que apoie principalmente a iniciativa privada em relação à geração de energia. E também que apoie o pleito do Estado de Mato Grosso em relação à Usina de Manso, que foi começada em 1995, no Governo Sarney, e logo em seguida paralisada por falta de verbas. Já foram gastos R$100 milhões, ou seja, US$100 milhões nessa hidrelétrica, que está há mais de sete anos paralisada, consumindo dinheiro público.

Dessa forma, é necessário esse apoio do Senado Federal para que, realmente, o nosso Estado produza energia. É necessário, portanto, que essa obra seja terminada, pois irá produzir em torna de 210 megawatts de energia e, além disso, irá regularizar o rio Cuiabá. V. Exª deve ter visto nos noticiários que, no ano passado, houve uma grande enchente em Cuiabá, como também em 1984. De 20 em 20 anos, há uma grande enchente do rio Cuiabá, e o prejuízo é muito grande.

Essa hidrelétrica, além de regularizar o rio Cuiabá, poderá agregar valores, pois poderemos irrigar em torno de 50 mil hectares de terras com a água dessa hidrelétrica e com sua produção de energia. Isso aí, o prejuízo é muito grande. Essa hidrelétrica, além de regularizar o Rio Cuiabá, poderá também agregar valores que poderemos irrigar em torno de cinqüenta mil hectares. Com a água e com a produção de energia dessa hidrelétrica haverá agregação também de mais valores para colocarmos na Ferronorte, no corredor Centro-Leste, na Cuiabá-Santarém, também na Itaquatiara, nessa questão dessa hidrovia que o grupo Maggi está fazendo, ligando Porto Velho ao Amazonas.

Então, é importante que tenhamos energia. Sem energia nada disso vai acontecer. Teremos muita produção e essa produção terá saída basicamente em grãos. E V. Exª sabe que produzindo em grãos, saindo em grãos, estamos exportando em torno de 10 a 15% de umidade, ou seja, grãos/umidade, agregando valor, agregando energia, sendo industrializados, os nossos valores terão um aumento muito grande, agregado, ou seja, industrializado.

Então, peço ao Senado e gostaria aqui também de parabenizar, em nome da classe industrial de Mato Grosso, a presença da Comissão. E também dizer a V. Exª que estaremos aqui ao seu inteiro dispor, caso necessite de maiores informações ou mesmo que seja para que aprofundemos algum tema aqui tratado.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. APRESENTADOR - Agradecemos a participação, nesse painel, de seu expositor, Dr. Evandro Maciel França Madeira, Diretor de Engenharia da Ferronorte, do Sr. Subsecretário de Estado de Agricultura, Dr. Luís Duarte, e do Dr. Carlos Antonio, Presidente da Federação das Indústrias. Agradecemos a presença e participação dos senhores apresentadores e debatedores.

Na seqüência, teremos o terceiro painel da tarde de hoje, e convidamos para a mesa o senhor apresentador e os senhores debatedores desse próximo painel.

Para apresentar esse terceiro painel convidamos o suplente de senador, Sr. Blairo Maggi, Superintendente do Grupo Maggi. Como debatedores nesse terceiro painel, teremos o Sr. José Antonio de Ávila, Zeca Ávila, Presidente da Federação da Agricultura do Estado do Mato Grosso, e Dr. Aldo Romani, Secretário de Estado de Indústria, Comércio e Mineração de Mato Grosso.

Passamos a palavra ao representante do Grupo Maggi para apresentação desse terceiro painel. (Pausa.)

O SR. LUÍS ANTÔNIO PARGOT - Boa tarde, senhoras e senhores, Presidente da Comissão, meu nome é Luís Antônio Pargot, sou Diretor Superintendente da Ermasa, Navegação da Amazônia, estou representando o Dr. Blairo Maggi, que é o Presidente e também Presidente do Grupo André Maggi.

O Projeto Ermasa iniciou-se em 1989, a partir do momento em que a produção na Chapada dos Parecis, especialmente na região de Sapezal, passou a ser intensificada. Com a intensificação dessa produção do Chapadão, uma área de vinte milhões de terras agricultáveis, de terras contínuas, a partir dessa intensificação começou a grande preocupação, não só na busca de competitividade em relação a esses grãos produzidos em nível de mercado internacional como também em nível de sobrevivência interna, tendo em vista que os custos de frete que na safra de 92/93 eram de US$16,00 a tonelada, em 93/94 eram de US$18,00 a tonelada, em 94/95 já US$46,00 a tonelada e em 95/96 US$37,00 a tonelada.

Em função desse acréscimo de custos, evidentemente, houve uma preocupação muito grande em buscar-se uma alternativa, já que a agricultura não consegue financiamentos compatíveis, em nível bancário, com a sua realidade, já que não temos outra alternativa em questão de regiões produtoras de grande competitividade, com solos adequados, com climas adequados, buscou-se, então, já que essa região é de extrema potencialidade, a alternativa do transporte mais barato para se chegar aos mercados internacionais e para continuarmos a ser competitivos.

Nessa busca pela competitividade, e por chegarmos aos mercados internacionais com um preço de frete mais reduzido, estudaram-se as diversas alternativas: a hidrovia Paraguai-Paraná, a hidrovia Araguaia-Tocantins, a questão do Teles Pires-Tapajós. Mas todos esses investimentos necessitavam de um aporte bastante grande de recursos que fugia das nossas possibilidades empresariais. O mais viável, no caso do grupo André Maggi, a partir da Serra dos Parecis, a partir de Sapezal, era percorrer os 975 quilômetros de Sapezal a Porto Velho de caminhão, colocando esse produto na calha do Rio Madeira, levando-o de Porto Velho a Itaquatiara, o que corresponde a 1.115 quilômetros de estrada. Chegando a Itaquatiara, faz-se o transbordo dessa mercadoria para navios de grande porte para levá-la aos mercados internacionais.

Estudou-se detalhadamente essa questão e pesquisou-se como viabilizar mais adequadamente esse projeto. Como esses 1.115 quilômetros de calha do rio Madeira poderiam ser navegados? Que tipo de embarcação poderia ser utilizada? Chegou-se a uma conclusão no sentido de fazer a atualização de empurradores de grande porte com um comboio de balsas, de forma que, no trajeto de Porto Velho a Itaquatiara, haja um comboio da ordem de 11.700 toneladas de porte bruto de carga, empurrado por uma máquina de 2.600 HPs. Com isso, no trajeto Porto Velho a Itaquatiara, conseguimos um custo de apenas US$19,5 por tonelada.

Pesquisamos quais são os melhores navios para o mercado internacional. Existe uma frota abundante no mercado internacional de navios tipo Panamax, de até 55 mil toneladas. O problema não é o calado do rio Amazonas, mas apenas o braço norte daquele rio, que permite a navegação de navios de até 60 mil toneladas.

Se esses navios de 55 mil toneladas não forem contratados de forma intermitente, num melhor fluxo, o custo da tonelada pode baixar para 12 dólares. Hoje, fala-se em 14 ou 15 dólares. De Itaquatiara a Roterdã conseguimos algo em torno de 14 dólares mais alguns custos agregados, em questão de praticagem, chegando a um custo de 16 dólares por tonelada.

Conseqüentemente, fazendo-se as contas, hoje, a produção que sai de Sapezal, porto de Paranaguá, chega a seu destino, Roterdã, custando 105

dólares por tonelada. Hoje, percorrendo o Corredor Noroeste ou por esse modal rodofluvial marítimo, a tonelada desse produto chegará a Roterdã custando 75 dólares. Isso já representa uma redução de custo da ordem de 30 dólares por tonelada. No retorno da carga, evidentemente o insumo agrícola que chega à Serra dos Parecis custando por volta de 240 dólares por tonelada pode chegar a custar 160 ou 180 dólares por tonelada. Então, os produtores da Serra dos Parecis ganham duplamente: ao pagar menos para enviar seus produtos para o mercado internacional e ao pagar menos pelos insumos agrícola que chegam àquela região. Com isso, a competitividade amplia.

A cada ano, a produtividade aumenta. Existem dados que atestam a produção de 60 a 70 sacos de soja por hectare e perspectivas da produção de milho safrinha, que pode ser vendido para o Norte, o Nordeste e também para mercados do Caribe e da Venezuela.

Há possibilidade de trazer do Nordeste o sal mineral, porque o rebanho bovino de Rondônia e no Mato Grosso, com quase 18 milhões de cabeças de gado, que lambem sal todos os dias. O sal mineral pode sair do Nordeste e, no refluxo da carga, pode chegar aqui por um preço de custo bem mais competitivo do que o atual.

As perspectivas são amplas, mas, para serem consolidadas, é preciso que seja dado o primeiro passo. Hoje, está sendo implantado um porto em Itaquatiara, com uma capacidade de transbordo de carga de 1.500 toneladas/hora. A esteira do porto de Itaquatiara tem a mesma capacidade das esteiras de Santos, de Paranaguá e de Rio Grande. Isso é extremamente positivo e, inclusive, evita que tenhamos um prêmio negativo. Evidentemente, a partir daí, passamos a ter um prêmio positivo no transbordo de carga para navios de longo curso.

Esse porto tem não somente uma velocidade de carga de 1.500 toneladas, como também de descarga das barcaças, permitindo que, ao mesmo tempo, descarreguem-se as barcaças, colocando as mercadorias dentro dos navios, e se retire a mercadoria dos armazéns e a coloque nos navios. Esse porto é de grande capacidade, de primeira linha. Trata-se de um porto extremamente moderno e sofisticado, que dispõe de todas as operações básicas de controle necessárias a um porto desse tipo. Esse porto foi aprovado pelos organismos nacionais competentes e está em vias de ser aprovado pelos navegadores, pelos armadores de longo curso, que estão pesquisando constantemente e já verificaram as possibilidades de ali chegarem com seus navios a um custo reduzido.

Isso é muito bom para a produção da Serra dos Parecis e descortina toda uma possibilidade para essa fronteira agrícola noroeste. Os magníficos 20 milhões de hectares agricultáveis que saem aqui na região Centro-Leste, na região de Mutum, Lucas e Sorriso, e avançam por Campo Novo do Parecis, Sapezal, Campo de Julho, Comodoro, adentra Rondônia por Vilhena, Presidente Médici e chega até ao território da Bolívia. Essa fronteira agrícola evidentemente vai se expandir nesse caminho.

Hoje, Rondônia não tem possibilidade de produzir nem milho e nem soja a preços competitivos com o resto do País por causa do alto custo do frete. No futuro, vai estar muito mais próximo do porto e os produtos ali produzidos vão ter custos inferiores até à produção de Sapezal, e também descortinam as possibilidades para a fronteira agrícola do sul do Amazonas.

É uma possibilidade de negócios extremamente positiva, abre-se toda aquela perspectiva que os senhores já conhecem, que é a perspectiva dos grãos, inúmeros municípios de Mato Grosso fizeram a festa, como recentemente há pouco o de Primavera do Leste, que já passou pelo **boom** dos grãos, basta ver a questão de Itiquira, de Rondonópolis e de São Gabriel d'Oeste, no Mato Grosso do Sul, e da própria Campo Novo e Sapezal agora, que se descortinam como magníficos municípios com grande capacidade produtiva e com um potencial enorme.

Na esteira dos grãos, evidentemente, vem uma série de coisas ligadas ao desenvolvimento, principalmente à parte de agroindústrias. Mas, basicamente, gostaria de chamar a atenção para a questão da necessidade do fluxo. Nada disso seria possível, ou seja, não seria possível a implantação de um porto em Porto Velho, um terminal de transbordo de Itaquatiara, se antes de tudo não tivéssemos uma grande capacidade de produção na Chapada do Parecis, no caso, Sapezal, três milhões de toneladas por ano confirmadas nesta safra de soja. E já para a safra do ano que vem, com certeza, vamos ultrapassar pelo menos em 15% a produção desse ano. Quer dizer, esse fluxo é que está garantindo todo esse processo do corredor; se não tivéssemos um fluxo de produção evidentemente que esse corredor estaria inviabilizado.

O mesmo raciocínio aplica-se aos outros corredores, principalmente ao corredor Centro-Leste e aí chamo a atenção para uma série de detalhes importantes. Para termos maior fluxo de produção, para atendermos ao corredor do Araguaia-Tocantins, o próprio corredor noroeste, o corredor da hidrovia do Paraguai-Paraná, o corredor do Centro-Leste, para ampliarmos esse fluxo de carga temos que passar por algumas condições básicas. Diria que uma dessas condições é a questão da energia elétrica; o Centro-Oeste sem energia elétrica não vai a lugar nenhum, fica limitado em produção.

Outra questão fundamental são as rodovias estruturantes. Não é possível se desenvolver fluxos de carga em cima de uma BR-364 ou de uma BR-163 nas condições em que se encontram - corre-se o risco de acidentes constantes. Da maneira como essas rodovias se encontram, são necessários US$ 80 a tonelada para se chegar de Sapezal a Paranaguá, porque ninguém é maluco de colocar caminhões a um preço mais barato nessas estradas. Essas rodovias estruturantes precisam ser reparadas, precisam ter a sua massa asfáltica reparada para que possa suportar esse fluxo de carga rodoviária.

Além disso, se se analisar no sentido do próprio corredor Centro-Leste, verifica-se que são necessárias a BR-070 e a BR-080 para viabilizar o transporte na área. E aí criaram uma série de reservas indígenas e por dentro das quais estradas não podem ser construídas. A BR-080 pode ligar eixos estruturantes, como a BR-158 ou a BR-163. Tem-se, então, praticamente isolado o norte do Mato Grosso a partir do momento em que 163 fica inviabilizada.

Ora, se se quer maior fluxo de carga no corredor Centro-Leste, obviamente, tem de haver a possibilidade de se ter a BR-080 funcionando, que exatamente liga a estruturante 163 com a 158. Isso não é possível hoje, porque criaram nos últimos tempos uma nova reserva por onde não se pode passar. Tem que haver modificação de leis no Congresso Nacional para que estradas, principalmente estradas estratégicas, cruzem essas rodovias de maneira a ligar as estruturantes 163, 364, 158 e outras. Se isso não ocorrer, não há possibilidade de se criar fluxo.

Outro detalhe que considero importante é quanto ao investimento no setor agrícola, querem mais fluxo de carga, querem ativação de todo um sistema rodoferroviário, hidroviário através do modal? Para isso é preciso que haja uma modificação na política fiscal, porque para sermos competitivos a nível internacional, precisamos exportar os produtos descontados os impostos; exportando a quantidade de impostos que exportamos, não é possível. Somos o único país hoje no mundo que, junto com o que vende, vende um monte de impostos. Para ser mais competitivo e tornar o Centro-Oeste um grande celeiro de produção, cada vez mais competitivo, é preciso modificar substancialmente essa política fiscal.

Já existem excepcionais projetos no Congresso e estudos feitos pela Bancada Ruralista, que definem situações em que deve ser alterado o problema da política fiscal. Com isso, o Centro-Oeste poderia produzir muito mais e criar esse fluxo para todos os corredores.

Chamo também a atenção para a malha rodoviária pólo-integrante, que é exatamente essa questão das rodovias menores, vicinais. Deve-se não só contemplar os eixos estruturantes, mas também essas rodovias menores estaduais, como a MT-170, à MT-235, ou, no caso de Goiás, algumas vicinais extremamente importantes, que passam pelas regiões produtoras e vão levar o fluxo necessário de carga às estruturantes; deve-se, ainda, adequar melhor a questão da integração do modal rodoferroviário. Existe uma dificuldade muito grande para o caminhoneiro ter acesso normal aos modais ferroviários. Isso precisa ser muito bem estudado.

Há um quesito muito importante, que é o do alfandegamento. Hoje, por exemplo, há gargalos tanto em Vitória, quanto em Santos e Paranaguá. Por quê? Porque não há o famoso porto seco, o porto alfandegário no interior dos Estados. Os Estados precisam ter acesso a isso; é algo que também considero importante para diminuir o custo Brasil.

Para criar possibilidades de exportação de mercadorias, deve haver o próprio alfandegamento no Estado de origem, que contribui para o desembaraço alfandegário e, conseqüentemente, evita aqueles impeditivos, aqueles gargalos. Às vezes, a mercadoria tem de ficar de 15 a 16 dias para ser desembaraçada no porto, tendo em vista estar o fluxo atropelado, porque dois ou três burocratas de plantão resolveram fazer o esquema padrão. Essa questão do fluxo passa pelo alfandegamento dos portos secos em nível de Estado, e os investimentos no setor agroindustrial criam também o refluxo da carga. Não podemos pensar só na carga do grão, por exemplo, que deve ter um frete barato.

Escuto muito falarem da rodovia do Pacífico, a qual é extremamente importante para a integração regional; no entanto, para o transporte de carga de grãos de soja e milho, em termos de custo, fica proibitiva, a não ser que sejam levados para o Pacífico a soja e o milho do Acre. Que custo rodoviário teria o transporte do milho e da soja de Mato Grosso, se

tivesse de atravessar uma grande extensão - três ou quatro mil quilômetros - para chegar até o Pacífico? Então, a integração regional é importante.

Se se quer criar um fluxo de cargas que agregue o valor econômico, obviamente, há que haver um programa com base na agroindústria. Os Estados não devem ser meros produtores primários; devem ter um programa diferenciado para a agroindústria, e isso vale para o Centro-Oeste, conseqüentemente, melhores possibilidades de comercialização daquele frete rodoviário, fluvial, hidroviário, marítimo, e assim por diante.

Existe, realmente, uma série de questões que precisam ser vistas e corretamente analisadas, como as que mencionei: os instrumentos de política fiscal; os investimentos em energia elétrica; os investimentos feitos com base no fluxo de produção, principalmente, por meio da malha rodoviária dos pólo-integrantes; o porto seco alfandegário; e os investimentos no setor da agroindústria.

Era isso que eu gostaria de colocar inicialmente. Quero dizer que estamos fazendo um projeto e que vamos cumprir as etapas de construção portuária.

Os senhores conhecem a abrangência do Projeto do Corredor Noroeste, que tem como base Sapezal, na Chapada dos Parecis. É preciso um investimento de US$20 milhões, para fazer essa rodovia que liga a BR-163 à BR-364, de 410 quilômetros de extensão, com 16 pontes.

É necessário, ainda, um investimento de U$30 milhões na BR-364, para fazer um tapa-buraco de Cuiabá a Porto Velho, e um investimento de U$27 milhões na hidrovia, para transformar a calha do rio Madeira na hidrovia do Madeira-Amazonas.

Com esse insignificante investimento de U$57 milhões, os senhores têm um eixo estruturante, ou seja, um corredor noroeste com capacidade de transporte de 20 milhões de toneladas de carga/ano.

Essa é a realidade do corredor noroeste, que, obviamente, significa o futuro de Rondônia, do Acre e do sul do Amazonas.

Obrigado. (Palmas.)

O SR. APRESENTADOR - O próximo a fazer uso da palavra, como debatedor deste painel, é o Sr. Presidente da Federação da Agricultura do Estado de Mato Grosso, Famato, Sr. José Antônio de Ávila.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DE ÁVILA - Sr. Presidente José Ignácio, demais Senadores, companheiros aqui presentes, o destino é muito caprichoso, e, normalmente comigo, pois sempre fico por último. E num Estado como Mato Grosso, em que todos entendem de agropecuária, sobra pouco para falar.

Tenho que afirmar e reafirmar o que já foi dito aqui. É uma realidade constante no Estado de Mato Grosso. O mais importante que precisamos colocar aqui, Senadores, é que a classe produtora rural tem que ser valorizada porque, como já disseram, produzir nós sabemos. E o fazemos com grande competência. A classe produtora faz. Se depender do Centro-Oeste brasileiro, carga não vai faltar. O resto está faltando: falta estrada, falta hidrovia, falta ferrovia, falta energia, falta principalmente vontade política, desde o município até o Governo Federal, para resolver esses problemas.

Sr. Presidente, há muitos anos - e tanto os governos passados quanto o atual já sabem disso - toda a classe produtora rural vem gritando por este Brasil afora a respeito da situação do Centro-Oeste. E, embora seja paulista, há muitos anos moro em Mato Grosso, desde 1960. Mas o Centro-Oeste está abrindo, nós estamos produzindo. O que é preciso, de fato e de verdade, é a vontade política. Números não faltaram aqui. Produção não faltou. Está tudo aí. A cada dia que passa...

Ainda há pouco, foi mencionado aqui algo que é de suma importância, ou seja, uma política agrícola definida para que possamos ter condições de transportar o que produzir. Consumimos insumos muito caros, pois tudo vem de fora. Vendemos nossos produtos a um preço mínimo, pois o preço em Mato Grosso é diferenciado do resto do Brasil, em função de transporte.

Essas dificuldades a classe produtora rural enfrenta no seu dia-a-dia. E volto a repetir: boa vontade do setor produtivo primário não falta. Estamos precisando, de agora em diante, é de definir... Está aí a Ferronorte. É um Deus-nos-acuda - V. Exª me desculpe o linguajar, pois esse é meu jeito de falar -, é um Deus-nos-acuda colocar dinheiro no Orçamento para terminar uma ponte que começou. É uma briga. É algo que começa e é interrompido, Senador. Colocar dinheiro no Orçamento é briga de gente grande. Não sei por que essa má vontade em não querer terminar. Começa mas não quer terminar.

Já se gastou muito dinheiro com a Usina de Manso e ainda não foi concluída. Não sei por que isso. Quando é o Sr. Olacyr, em um ano ou dois se faz uma grande usina. Está aí o Bráulio trabalhando para fazer usina, ferrovia, rodovia, porto. Faz, mas a vontade política do Governo é muito ruim em não querer acertar essas questões que são de suma importância para o Brasil.

Gostaria de terminar, pois tudo já foi dito, não há necessidade... Números também já foram repassados. Eu gostaria de pedir a V. Exª e à Comissão que fizessem um apelo do município ao Governo Federal para que tenha vontade política em resolver essas questões. A qualquer hora a classe produtora desanima e começa a diminuir a produção. Estamos em Mato Grosso dando exemplo de Primeiro Mundo. Vamos agora começar a exportar carne para o Mercado Comum Europeu, conforme já foi dito a V. Exª. Esse é o trabalho e o esforço da classe produtora rural do Estado. E do Centro-Oeste.

Está aí o Senador Mauro Miranda que, como outros, conhece os Estados do Mato Grosso do Sul e Goiás e sabe do esforço desse povo que veio aqui para produzir. Nós não viemos para brincar. Mas, infelizmente, essas situações têm dificultado, e muito, muito mesmo. V. Exª não pode imaginar as dificuldades por que a classe produtora rural passa nessa região.

E vamos produzindo. Graças a Deus, estamos produzindo. Produtividade satisfatória, clima satisfatório, solo da melhor qualidade possível. É lamentável ter que dizer isto, num país como o nosso, em que estamos partindo para uma evolução, com um mundo aberto, mas nós estamos nessa situação. E na grande maioria das vezes por falta de vontade política dos governantes, dos que passaram e dos atuais.

Tudo isso já foi dito aqui. Eu, realmente, gostaria que V. Exª levasse a mensagem de todos os que aqui falaram, inclusive a minha. Vamos ter vontade política e resolver de uma vez por todas sobre ferrovia, rodovia, hidrovia, porque grãos vamos ter.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. SENADOR - Sr. Zeca, fiquei muito satisfeito com a sua manifestação, com a objetividade, com a simplicidade, entrou direto no assunto. Penso que, numa hora como essa, temos que colocar a realidade que está ocorrendo no Brasil e no mundo. Temos um modelo de desenvolvimento econômico que se esgotou, aquele modelo em que o Estado tinha o dinheiro, investia, fazia com que o empresário fosse atrás dele pegar mais dinheiro. Na verdade, o Estado era o grande motor de desenvolvimento. Pois bem. Esse modelo acabou, quer dizer, o Estado brasileiro faliu. Quando falamos que faliu o Estado, não é o Estado Nação. Estado-membro é o Estado, a União Federal são os Estados e Municípios inclusive. Quer dizer, os Estados vão mal das pernas. Hoje o papel do Estado brasileiro é o de indutor do desenvolvimento, não é mais aquele Estado que investe como Estado empresário. Ele hoje é o indutor do desenvolvimento, poder concedente, poder fiscalizador, regulador e disciplinador das coisas. Quer dizer, o que o Estado faz hoje é levantar situações, fazer um diagnóstico. Ele tem um pouquinho de dinheiro? Tem alguma coisa para fazer. Mas o que está acontecendo no Brasil é que na verdade os municípios cabeceiam para o Estado, o Estado, que não tem dinheiro, cabeceia para a União, a União tenta jogar para o povo e o povo não quer pegar mais aquilo. Está aí o CPMF, que o pessoal não está aceitando.

Estou colocando essa questão para percebermos que, em função dessa realidade em que o Estado já não tem mais o poder de investimento, o que está acontecendo? O Estado hoje trouxe para si - é esse o grande poder que ele tem, o carisma do Governo, o Governador Dante chega aqui com o carisma dele e diz que tem o dinheiro para dar, mas não tem. Aí a pessoa diz: Mas por que o Estado desenvolve e o pagamento está atrasado? Isso dizem lá no meu Estado. Os promotores de justiça: Mas espera aí, o pagamento está atrasado dois meses e o Espírito Santo cresceu 8%. É porque as forças econômicas hoje independem do Estado. Hoje quem corre atrás de empresário é o Estado, e não o contrário.

Então, essa realidade nos leva a seguinte conseqüência: temos que primeiro fazer um diagnóstico, preparar toda uma logística do que deve ser feito, criar as condições - está aí a lei de concessões que permite que se faça a exploração de quedas d'água. Quer dizer, a lei de concessões está aí. Agora, é o particular, é onde está o dinheiro. O que nos cabe agora? Vamos resolver o problema de energia. Tem cabimento um Estado como Mato Grosso, que tem essa potencialidade hídrica, ela não ser aproveitada e queimar o óleo que queima. Não tem cabimento! Tem cabimento, o Estado podendo puxar o gás da Bolívia e passar por aqui, com a convocação do capital privado? Porque é esse o capital que existe. Não, não tem cabimento. Então, vamos ter que encontrar as fórmulas, para que convoquemos essa parceria importante. Por isso lhe digo que temos todas as condições para agir, mas não contem exclusivamente com a vontade política do Governo Federal ou do Governo Estadual, porque vontade política significa que, além delas, para executar, tem que se ter dinheiro. O Poder Público Federal não tem recurso para fazer investimento maciço, a não ser quando ele convoca a iniciativa privada para agir. Estão aí o Olacyr, os empresários que se abalançam a mexer na área de energia e que vão obter

concessões. Tudo isso está sendo facilitado pelo Poder Público. Ele está abrindo as mãos, entregando os anéis e conservando apenas o poder indutor do desenvolvimento.

Estou colocando isso para dizer o seguinte: não retiremos a União Federal disso, mas não esperemos dela nem do Estado-membro que as soluções venham exclusivamente deles. Temos que ser criativos, armar o esquema, atrair, com o carisma dos nossos cargos, dos nossos Senadores, dos nossos Deputados Federais, do Governador. Essas pessoas todas de cada Estado é que vão buscar a parceria com a iniciativa privada, mostrando-se o que há de atrativo, para que acreditem no retorno. Essa é a realidade atual.

Temos consciência de que este País não se fragmentou por um milagre, porquanto agüentou tantos problemas e carregou uma inflação por 30 anos, com vários planos e milagres econômicos. Atualmente, poderá agüentar ainda mais, porque agora estamos no caminho certo. Houve a exaustão do Estado brasileiro, agora temos outras condições que permitirão o surgimento do grande motor do progresso, que retirará o investimento dos cofres públicos e induzirá empresários privados, dando-lhes oportunidades. Isso precisa ser compreendido, tanto quanto o trabalho que fazemos ao levantar situações e propor sugestões. Não esperemos investimentos da União Federal. Ao investir num ponto, sua vontade política pode ser grande, mas seu recurso não poderá ir além, diante das infinitas exigências que existem em um estado com tanta potencialidade.

Às vezes, penso em como Mato Grosso não se desgarrou do Brasil, tendo em vista a sua realidade, porquanto tem tudo da porteira para dentro e, da porteira para fora, não consegue escoar a produção, já que sai muito mais caro levar até o porto do que levar deste para a Ásia. Agora há pouco, fiquei encantado com as palavras do Dr. Pargot(?), ao deixar o pensamento muito claro de que se gasta mais para tirar da porteira da fazenda - onde os índices de produtividade são os mais altos, pela qualidade e produtividade -, do que ao sair-se dela, quando ocorrerem os diversos problemas, sobretudo aqueles da matriz rodoviária, pois não há ferrovias nem hidrovias. Assim, temos de convocar a ambição legítima da iniciativa privada, para que entre no jogo e faça aquilo que o Estado não mais fará. Apenas abordo esse tema, por sua importância. Alguns podem dizer que falta vontade política... Meu Deus! Quem dera fosse isso. Assim seria facílimo!

O Presidente Fernando Henrique foi sensato, quando observava que um Estado da expressão de Mato Grosso não pode ficar fora do esquema de inserção do Brasil na economia globalizada, como também da própria realidade econômica e integrada deste País.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DE ÁVILA - Sr. Senador, gostaria apenas de complementar. Sou uma das pessoas que, ao falar em vontade política, declaro a completa falta de interferência do Governo, que só o faz naquilo que lhe compete. Darei um exemplo: o trabalho de parceria que começou no Governo Jaime Campos, irmão do Senador Júlio Campos - e hoje está com o Governo Dante de Oliveira -, não foi seccionado, não se atrapalhou o processo. Esse Fundo Emergencial contra a febre aftosa, em Rondonópolis, repassava verbas para o governo estadual. Desta forma, nos credenciamos junto ao estado que há 40 anos tentou acabar com essa doença e não conseguiu, apenas atrapalhou. Somente quando ficou com o que lhe é indelegável, mandando a iniciativa privada procurar o seu caminho... Aí, sim, começamos a resolver o problema. Esta é a vontade política que mencionei. Sabemos que o governo não tem dinheiro. O que não se pode é parar 5, 10 anos, deixando uma grande quantia estagnada. Infelizmente, esses são os problemas que o governo, de um modo geral, permite acontecer a nível nacional, não apenas de Mato Grosso. Se o Governo fizer o que V. Exª disse, quanto a delegar à iniciativa privada o que é de sua competência, iremos mudar o Brasil e seremos chamados, verdadeiramente, de primeiro mundo.

Muito obrigado.

O SR. - Concedo a palavra ao Sr. Aldo Romani, Secretário de Estado, Indústria, Comércio e Mineração.

O SR. ALDO ROMANI (Secretário de Estado, Indústria, Comércio e Mineração) - Srs. Senadores, demais autoridades, empresários, senhoras e senhores, foi muito rica a explanação, hoje, dos diversos palestristas.

Gostaria de aproveitar este cenário para apresentar alguns pontos mais conceituais que considero fundamentais quando se fala em desenvolvimento, em transportes, em corredores. Gostaria de enfocar, primeiro, que Mato Grosso se encontra em uma fase de transição de sua economia, não se pode considerar o que existe hoje como suporte de um projeto de longo prazo. Esta se prende no que foi falado aqui hoje: quais são os pontos que até hoje serviram de fator inibidor do desenvolvimento basicamente industrial e global do Estado? Falaram em dois, mas esqueceram-se de um muito importante, Senador: falaram em energia elétrica - que não tenho a mínima dúvida de que daqui há dois ou três anos sairemos da condição de deficitários e passaremos à condição de exportadores de energia elétrica - ; falaram em transporte - e não tenho a mínima dúvida também de que daqui há dois ou três anos teremos equacionado diversos corredores que terão sua utilização dependende de onde se produzir e onde se irá consumir esse produto - , e sua utilização é o de que mais importante vejo, é o que no fundo irá dar suporte a todo esse sistema, Senador, é a densidade demográfica do nosso mercado consumidor, reparem que se falou apenas na produção de exportação - e aqui quero deixar claro um conceito fundamental de um processo de industrialização: a produção existente já tem, praticamente, seu mercado, se falarmos em integração regional, quer interbrasil, quer na região de integração latino-americana, isso é economia complementar, iremos progredindo na medida dessa integração, e, quando falamos em mercado externo, principalmente o asiático, aí sim temos que falar em economia adicional. Se tenho uma noção, a intenção da China no convênio que estamos mantendo agora de irmandade para parceria em produção local seria uma pretensão de compra de algodão superior a que Mato Grosso produz hoje. Vamos distinguir, então, o que é uma economia de exportação, talvez grão, adicional, porque metade do que produzimos aqui já consumimos em nossa indústria e temos mais dois projetos grandes em implantação.

Então, vejo regiões, como essas do Sapezal, com talvez mais de uma dezena de milhões hectares de solo profundo - é uma região com mais de quarenta metros de solo - , de fácil ocupação e ainda inexplorada, em condição de muita expansão. Vejo também uma integração latino-americana, principalmente na região Centro-Oeste sul americana, incluindo o norte do Chile, o sul do Peru, a Bolívia, o Paraguai e o Centro-Oeste, com uma ativação empresarial muito intensa no sentido de complementariedade dessa própria economia.

Muito bem. Essa complementariedade regional ou interregional irá dar o suporte, bem mencionou o superintendente do Grupo Ermasa, seria uma ativação industrial crescente e diversificada. Essa produção, Sr. Senador, não necessita de navio de trezentas mil toneladas, essa carne congelada ou refrigerada que vai para a Europa também não vai em navio de trezentas mil toneladas, poderá sair por Manaus, poderá sair até mesmo pelo Pacífico, porque já temos uma relação peso/específico, preço unitário altamente considerável. Simplesmente quero colocar, então, que esses conceitos de necessidade e expansão do mercado consumidor para que seja aumentada a escala de produção de nossas indústrias, e aí sim competir com o centro-sul evitando que sejam formados corredores privilegiados no Mercosul do tipo São Paulo-Buenos Aires, essa densidade demográfica é fundamental e se dá através da integração latino-americana com toda essa malha de suporte alimentadora desses grandes eixos, então, esses corredores são fundamentais em cargas de volume, pensando nos portos de grande envergadura para grãos, para minérios, em suma, produção de larga escala, mas a intenção é ampliar e muito, com esses três fatores que até hoje foram inibidores e que a partir de agora começam a ser fatores atraentes, temos recebido diversas missões estrangeiras exatamente enfocando as perspectivas infra-estruturais de curto prazo, em se considerando a projeção industrial, é o período de dois, três anos para se projetar uma empresa de porte médio, não é grande, como também das diversas alternativas que uma região central como a nossa possui.

Quero cumprimentar os Srs. Senadores por trazerem aqui esse tema tão importante. Tenho certeza de que as informações que V. Exªs levarão daqui se constituirão de subsídios valiosos e que considere que uma região interior como a nossa precisa de integração Leste-Oeste, não apenas Centro-Leste. Precisamos integrar a bio-oceânica não como uma ligação de dois oceanos, mas considerar essa faixa como de desenvolvimento, incorporando com isso a agregação de valor a uma produção regional que atualmente sofre. Por quê? Recebe um fluxo imigratório muito grande e esses imigrantes, Srs. Senadores, não trazem consigo a escola, a energia, a estrada nem o suporte social, e nós precisamos agregar valor a essa produção porque eles também vêm aqui e produzem bens primários que não têm um resíduo para o Governo em condição de compensar esse movimento que é muito bem vindo e que precisa ser valorizado inclusive.

Era a posição que queria deixar para V. Exªs. (Palmas.)

O SR. APRESENTADOR - Agradecemos ao senhor expositor desse painel bem como os senhores debatedores.

Convidamos o Deputado Federal Welinton Fagundes para fazer parte da mesa desta audiência pública da Comissão Especial do Senado, destinada ao estudo do Corredor de Transporte Centro-Leste. Após a apresentação dos três painéis previstos, bem como a participação dos Srs. debatedores, passaremos a Presidência da mesa ao Presidente da Comissão

Especial, Senador José Ignácio Ferreira, para a manifestação dos Srs. Senadores.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Concedo a palavra ao Senador Jonas Pinheiro, Vice-Presidente da Comissão.

O SR. JONAS PINHEIRO - Senador José Ignácio, não tenho muita coisa a falar porque os assuntos aqui debatidos já são conhecidos, apenas foram aprofundados para nosso melhor entendimento. Tenho apenas que registrar o agradecimento a V. Exª por ter aceito a proposta do Senador Júlio Campos e minha de integrar nossa Comissão e fazer esta audiência em Mato Grosso.

Até então o corredor Centro-Leste estudava muito mais os aspectos dos Estados muito mais ligados ao Oceano Atlântico e ao propor esta audiência em Cuiabá evidentemente esta Comissão enriqueceu o centro de interesse do corredor de transporte Centro-Leste e por certo o assunto aqui discutido vai engrandecer muito o relatório desse trabalho que faremos a favor do Brasil, do Centro-Oeste e do Mato Grosso.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Com a palavra o eminente Senador Waldeck Ornelas, membro da Comissão.

O SR. WALDECK ORNELAS - Sr. Senador José Ignácio, Presidente desta Comissão, Srs. Senadores, Srs. participantes desta audiência. Sem dúvida alguma tivemos aqui uma visão panorâmica bastante importante do que é a realidade, do que são as potencialidades e quais são as restrições que estamos tendo hoje em relação ao desenvolvimento do Estado do Mato Grosso.

Devo dizer que, particularmente, para mim, isso foi extremamente importante, haja vista que nesse nosso País continental, de características tão heterogêneas e oportunidades tão diversificadas, em cada Estado temos oportunidade de ver que há, efetivamente, uma grande potencialidade de crescimento do nosso País e o Mato Grosso, sem dúvida alguma, constitui uma das bases de lançamento do desenvolvimento do nosso País nesse final de século e projetando-se fortemente como um Estado importante para todas as próximas décadas.

Ficou claro que existe um conjunto de opções muito grande para o escoamento da produção do Mato Grosso. Ao todo foram citadas, creio, sete alternativas de corredores. Agora, foi também referida a questão da crise fiscal. Aliás, a União tem sido um tanto quanto madrasta, não apenas porque não tem feito diretamente os investimentos que lhe caberiam mas tem induzido os Estados a que se endividem para fazer aqueles investimentos que deveria ela assumir.

Ora, nós sabemos que a capacidade de endividamento dos Estados é em função do tamanho de suas economias. Isso constitui uma limitação muito grande, para Estados como Mato Grosso, enfrentar problemas que demandam tão elevado volume de investimentos. De modo que é preciso definir, dentro desse contexto, uma escala de prioridade, uma ordenação das prioridades.

Vejo que as opções não são mutuamente excludentes. Não sei que medidas - algumas delas poderiam ser complementares ou compatibilizadas entre si. Não sei qual a hipótese, por exemplo, de uma integração entre a BR-163 e hidrovia a partir de Teles Pires, reforçando ainda mais a função do corredor noroeste no que diz respeito ao porto de Itaquatiara.

Foi uma impressão que me ficou e deixaria, talvez, para que Antonio Joaquim, depois, esclarecesse-nos da possibilidade. O Chapadão de Parecis envolve uma produção da ordem de três milhões de toneladas/ano, conforme foi aqui informado. Há o corredor da hidrovia do Araguaia onde também foi falado, creio pelo Subsecretário de Agricultura, um número da ordem de três milhões de toneladas de produção.

Esses dois corredores, parece-me, estão concentrando as atenções, estão se viabilizando de alguma maneira, no caso, pelo forte apoio da iniciativa privada, através do Grupo Imagem, e o outro pela presença da Vale do Rio Doce, no porto de Itaqui, com todo o sistema ferroviário de Carajás, etc.

A questão específica do chamado corredor Centro-Leste. Ora, ele se configuraria aqui a partir de uma ligação fundamental que seria a do alto Araguaia para Uberlândia. Não foi essa, contudo, a opção adotada para a implantação da Ferronorte. Optou-se pela alternativa do corredor mais ao sul ligando Cuiabá ao Porto de Santos.

Vejam, senhores, que, tendo a alternativa do Triângulo Mineiro - e daí para o Porto de Vitória - a opção foi, mais uma vez, pela concentração espacial da economia. Eu queria chamar a atenção, ao concluir as minhas palavras, para um outro aspecto que foi aqui enfocado: o Estado do Mato Grosso tem projetos que não são estaduais; são projetos interestaduais, são projetos macrorregionais. Digo como nordestino cuja região vem sempre lutando pela imperiosa necessidade de termos em nosso País uma política de desconcentração econômica particularmente de desconcentração industrial.

É preciso que nos organizemos regionalmente; os Estados da região Centro-Oeste também. Isso porque há questões que nos uniriam, como a do Fundo Constitucional do Centro-Oeste, que foi, seguramente, a única grande conquista das regiões mais pobres no processo constituinte e que, no entanto, nesse caso, é administrado pelo Banco do Brasil sem a participação, sem a opinião dos Governadores dos Estados, sem um conselho deliberativo como ocorre no caso da Sudam e da Sudene. Mas é preciso que o Centro-Oeste se una não apenas internamente mas com as outras regiões mais pobres e mais carentes de desenvolvimento mas todas elas amplamente dotadas de potencialidades para que possamos desfraldar juntos essa bandeira da desconcentração da economia.

O SR. (Não Identificado) - Senador, permita-me um minuto. O Senador Waldeck Ornelas coloca a questão da BR-163. O destino da hidrovia Teles Pires-Tapajós é o porto de Santarém. O destino da BR-163 também é o porto de Santarém. Quer dizer, não obrigatoriamente teria essa ligação mas, certamente, também seria auxiliar no mesmo destino que é o porto de Santarém.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Concedo a palavra ao nobre Senador Mauro Miranda.

O SR. MAURO MIRANDA - Prezado Senador José Ignácio, meus queridos Senadores Júlio Campos e Jonas Pinheiro, estamos muito felizes por estarmos na sua terra. Estamos muito honrados com a presença desses dois Senadores ilustres, Júlio Campos, um dos principais componentes da Mesa do Senado, um homem de posições definidas e claras, e o nosso companheiro Jonas Pinheiro, um dos principais líderes da agricultura brasileira. Lamentamos profundamente a ausência do Senador Carlos Bezerra, ausente por motivos justos do meu Partido na capital de São Paulo. No entanto, também ele está preocupado com todo esse conjunto. Sendo assim, através de um projeto, que é o Prodeco, liderado por todos os Senadores do Centro-Oeste, em discussão com o Presidente da República, iremos analisar todo esse conjunto.

Portanto, Sr. Presidente, permita-me discordar da sua posição com relação à vontade política que foi muito bem dita por um dos debatedores. Às vezes, no tom de uma discussão não dá para se perceber com profundidade esse tema que muito nos aflige. Nós, do Centro-Oeste, e creio que o meu companheiro Valdeck Ornelas, que é da região Nordeste, sempre somos considerados excluídos do conjunto. V. Exª está ao lado daquele quadrilátero privilegiado do Espírito Santo, na beirada do Atlântico, e talvez não sinta o drama e o complexo que nós, pequenos, sentimos em relação ao conjunto.

Quando se quer definir um problema bancário brasileiro, e vimos dois exemplos graves, quais sejam, do Banco Nacional e do Banco Econômico, que diz respeito ao Centro-Leste ou à área econômica forte, decide-se rapidamente um problema de R$15 bilhões. Vemos que o problema da hidrovia do Madeira, que resolve grande parte dessa região do Mato Grosso, pedem em torno de R$50 milhões. Portanto, falta vontade política de decisão em torno de pequenos pontos de estrangulamento.

No meu Estado, temos uma ligação que vai de Goiânia até o porto de Santos para levar rocha fosfática da cidade de Catalão até aquele porto. A ferrovia está pronta. São 700 quilômetros, ou seja, para chegar ao porto de Santos, essa rocha fosfática leva 19 dias. Está sendo mais fácil, portanto, buscar essa rocha fosfática lá em Marrocos ou na Flórida, nos Estados Unidos, do que dar seqüência ou consertar um pedaço de ferrovia que liga São Paulo até Goiás. Falta, portanto, essa vontade ou essa capacidade de análise de pequenos problemas, de pequenos gargalos que se resolveriam de um dia para o outro.

Na semana passada, na quinta-feira, estava em Buenos Aires, onde vi uma referência especial ao nosso grande Senador Júlio Campos nessa luta para fazer a integração da Bacia do Prata, na Argentina, que aguarda com ansiedade a resolução desse problema. Poucos milhões de dólares, pouquíssimos, mas que não têm vontade.

Na época do Império ou antes disso, na época da escravatura, vinham os escravos pela Argentina e subiam até o Peru na exploração das minas de cobre. Naquela época já se resolvia o problema. Hoje, não há uma vontade política. Fala-se tanto em Mercosul e não se resolve um problema tão pequeno e de tão rápida solução.

Penso que está faltando vontade política, falta vontade de definir as datas de se resolver os casos. Precisa, ainda, haver alguém forte que execute. Sou Vice-Líder do Governo, quero muito ajudar. No entanto, está muito difícil de ajudar. Portanto, esse é o sentimento do Centro-Oeste. Recebi essa acolhida e a estou devolvendo com entusiasmo, porque também sou apaixonado por essa região. Precisamos fazer um movimento de conscientização dos nossos pequenos problemas que serão solução para o Brasil, tenho certeza disso. Temos pessoas trabalhadoras que não vêm aqui para o Centro-Oeste para procurar praias ou se distrair. Viemos para sofrer, para lutar, para derrubar matas e para plantar com todo o entusiasmo.

É necessário, portanto, haver uma vontade maior de nos entender. Não dá para entender apenas o Centro-Sul, a cidade de São Paulo ou o Centro-Leste, que detém grande parte da nossa economia. Os grandes problemas insolúveis estão dentro de São Paulo. Assim, faz-se necessário criar outras alternativas no nosso Centro-Oeste e no Nordeste, com área de turismo forte, a fim de que possamos melhorar o nosso País. Estarei atento no meu relatório a esse lamento que entendo profundamente, porque estou vivendo aqui, dentro do Centro-Oeste essa questão.

Sei da vontade do Senador José Ignácio para que haja essa integração com o Porto de Tubarão, o principal porto do País, indiscutivelmente, tecnicamente o mais bem situado de todos. Faremos de tudo para acelerar esse processo do corredor Centro-Leste, especialmente de Goiânia até lá. Tenho certeza, Senador, porque já está pronto o corredor, falta acelerar alguns pontos, diminuir o preço do transporte.

Parece que agregamos muitas cargas. Foi citada aqui a BR-080, que liga grande parte de Mato Grosso e liga até Brasília, que será uma desaguadoura forte dentro do corredor Centro-Leste. Essa talvez seja a rodovia de mais capacidade de agregação de carga para o nosso corredor Centro-Leste. A BR-070 também foi ligada, uma novela histórica ligando Mato Grosso até Brasília. Quase todas estão prontas, menos 070, que faltam 110 quilômetros. Grande parte dessa rodovia foi feita com recurso do Estado de Goiás.

Quero, nessa hora, pedir a colaboração de todos para que me mandem mais dados para que enriqueçamos esse nosso relatório. Sr. Presidente, poderíamos acelerar um pouco os trabalhos, porque, talvez, o Presidente da República venha aqui, dentro de um mês ou dois, e, quem sabe, esta Comissão já poderia fornecer algo a Sua Excelência, ou a Comissão que está estudando o Prodeco, um programa para o Centro-Oeste, algumas alternativas de aplicação recursos, poucos recursos que dão grande rendimento a essa área.

Então, eu gostaria de propor, depois na nossa reunião interna do Senado, uma sugestão de apresentar imediatamente ao Ministro do Planejamento, que está cuidando do Prodeco, para que S. Exª já forneça ao Presidente da República já alguns dados, e talvez S. Exª nos dê alguma sugestão para imediatamente melhorar ou trazer um alento a esta região. Acredito que o Governo Federal nessa área tem que ser ainda o indutor, por isso que sou a favor da venda da Vale do Rio Doce, porque, assim, grande parte dos recursos da Vale do Rio Doce poderão ser revestidos nesses pontos pequenos que são decisivos para o nosso desenvolvimento.

Agradeço mais uma vez a acolhida que tivemos aqui do Governador Dante de Oliveira, que nos recebeu com tanto carinho e, especialmente, aos dois Senadores aqui presentes pela atenção, pelo carinho e, sobretudo, pelo brilhantismo com que atuam lá no Senado Federal.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Eu gostaria, antes de encerrar, de colocar uma questão que me parece absolutamente importante. Sou de um Estado, o Espírito Santo, que é um pequeno retângulo na costa brasileira com 45 mil quilômetros quadrados, 20 vezes menor que o Estado de Mato Grosso, que tem 900 mil quilômetros, quer dizer, sou de um Estado pequeno, com belas praias, com uma região serrana, um clima magnífico - até o Dr. Roberto Marinho comprou uma propriedade lá em cima -, mas é um Estado que é o órfão da Região Sudeste, que é a região mais rica do Brasil, e o Espírito Santo é o Estado mais desamparado dessa região.

Os senhores sabem quanto, nos últimos 30 anos, a União Federal deu ao Nordeste? Levantamentos feitos, credíveis, dão conta que, para o Nordeste - afinal de contas sempre se falou que era o sorvedouro do dinheiro da Nação, que tudo ia para o Nordeste -, a União deu 11 bilhões e 500 milhões de dólares ao Nordeste nos últimos 30 anos, quer dizer, menos de 12 bilhões de dólares, bem menos que o dinheiro do Proer, para os bancos aqui.

Esse é um fato chocante do qual as pessoas não têm conhecimento mas que, pessoalmente, estou levantando tudo que está se dando para o Espírito Santo nos últimos 30 anos, tudo que se deu a São Paulo, a Minas, ao Rio de Janeiro. Então quero saber. Um Estado como o meu que recebe 36 milhões de reais da União Federal, neste ano, por que ele recebeu 36 milhões quando se fala em Sepetiba com não sei quanto, em São Paulo recebendo mais isso e aquilo. Por isso, situo-me no Senado Federal porque esta Casa é diferente da Câmara dos Deputados. Enquanto a Câmara dos Deputados vota com as suas bancadas, três Estados se juntam e esmagam os demais. Aqui, no Senado Federal, não! São três representantes por Estado e, agora, os senhores terão que conversar conosco.

Situo-me no Senado Federal - e o Senador Mauro Miranda sabe disso - absolutamente sintonizado com os Estados das Regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste. Olho muito mais os conflitos regionais do que as questões sociais - e fui para lá justamente para observar esse aspecto. Os conflitos sociais se resolvem se começarmos a olhar para os problemas de natureza regional.

Penso em São Paulo como um país da Europa Ocidental, dentro do Brasil, usando a nossa moeda e falando a nossa língua. moeda e, ainda, achando que somos os vagões da sua locomotiva. Penso dessa forma, trabalho nesse sentido e estou presidindo essa Comissão com essa visão clara de que temos que criar condições para que este País não se fragmente. É um milagre! Um Brasil que viveu tantos repuxões, que passou por tantos períodos difíceis e não se fragmentou.

O milagre da integridade desse Brasil precisa ser mantido com o nosso esforço e com as várias formas de criação de novos pólos de desenvolvimento econômico. Não podemos manter os únicos pólos que existem, puxando para si, como bombas de sucção, quase todos os recursos da Nação. Temos que criar condições para que, além dos poucos recursos que a União, hoje, pode nos dar - e esses recursos são finitos - que tenhamos condições para que a vontade política do Governo Federal tenha espaço para se concretizar, ou seja, precisamos de parceria com a iniciativa privada.

Hoje, a União Federal, os Estados-Membros e Municípios não têm o recurso que possuíam no passado. Esgotou-se o modelo de desenvolvimento e temos que criar condições para enfrentar essa nova realidade, diagnosticando e superando esse problema.

Não somos um país qualquer; somos uma Nação com 600 bilhões de PIB. É só observamos: na Argentina são 250; no Uruguai são 12,5; no Paraguai são 6. Isso é que dá a dimensão num País com 600 bilhões de PIB formal sem contar os quase 300 de PIB informal. Estamos abaixo da sétima economia maior: os Estados Unidos com 6 trilhões de PIB; seguido das duas Alemanhas com dois trilhões, a Itália com um trilhão e o Brasil com mais de meio trilhão de dólares de PIB. Isto quer dizer que não somos um País qualquer mas, uma Nação expressiva; temos um renda **per capita** muito maior. Se compararmos com a China, por exemplo, que possui o mesmo PIB que o Brasil, porém detém uma renda **per capita** ridícula.

A nossa realidade é a de um País que possui perspectivas; está pronto para atenuar os seus desníveis sociais, regionais e enfrentar as realidades, as suas mazelas, sobretudo, a educacional que vamos correr o risco de virar o século com mais pessoas "fora da pista do que na pista; mais pessoas no acostamento do que na pista", na área educacional. Temos que zelar por esse setor. Se consultarmos, por exemplo, um jornal de grande circulação como **O Globo, o Estado de S. Paulo** e a **Folha de S. Paulo** teremos mais informações do que um pastor de cabras, do século 14, ou um homem do século 16, obtiveram durante todo o período de suas vidas. Confrontamos, assim, a gama de informações que podemos dispor atualmente. A velocidade com que isto aflora na sociedade. Não falamos na escala que perde para a velocidade. Não falamos tanto em escala, mas em velocidades e lentidões num tempo novo em que, primeiro, precisamos deslindar e caminhar nele com muita competência. Esta é uma Comissão que, certamente, hoje, já recolheu muitos subsídios.

Quero agradecer a todos que se pronunciaram. Estou convencido de que foi altamente educativo e informativo o que, hoje, aqui, ouvimos. O Senado Federal deveria fazer isso sempre. O Senador Júlio Campos, inclusive, tem lecionado isso. O esforço que S. Exª tem feito pelo seu Estado é muito grande. Os outros dois Senadores Jonas Pinheiro e Carlos Bezerra são notáveis figuras que honram o Estado de Mato Grosso. O Senador Carlos Bezerra é um homem da maior qualificação tanto que, agora, está em São Paulo, buscando uma solução para o problema do PMDB, naquele local, porque S. Exª é uma figura de grande talento para, como diplomata resolver as suas questões. Foi o Governador desse Estado, possui uma longa história de vida política e uma experiência notável.

Portanto, temos em Mato Grosso os seus Deputados Federais. Aqui está o exemplo do nosso Deputado Antonio Joaquim, também Secretário de Infra-Estrutura. Certamente, a Câmara Federal deve representar muito bem o Estado de Mato Grosso.

Portanto, vamos terminando esta reunião da Comissão, agradecendo ao Governador Dante de Oliveira pela lhaneza e calor humano com que nos recebeu; ao Vice-Governador Márcio Lacerda; ao Sr. Presidente da Federação das Indústrias, o Sr. Carlos Antonio; ao Dr. Antonio Joaquim, Deputado Federal e Secretário de Infra-Estrutura; aos Srs. Senadores Jonas Pinheiro, Vice-Presidente da Comissão; ao Senador Mauro Miranda, Relator da Comissão, ao Senador Ernandes Amorim, 4º Secretário da Mesa; ao Dr. Waldeck Ornelas, brilhante Senador pela Bahia; ao Dr. Aldo Romani, Secretário da Indústria e Comércio; e ao Deputado Estadual Pedro Satélite.

Por último, para passar a palavra a S. Exª, agradecemos ao Senador Júlio Campos, o nosso Vice-Presidente do Senado Federal a quem solicito o encerramento dos nossos trabalhos. (Palmas.)

O SR. JÚLIO CAMPOS - Srs. Senadores, em especial a figura do Presidente dessa Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, Senador José Ignácio Ferreira, meus amigos, minhas amigas e Líderes empresariais:

Como Vice-Presidente do Senado Federal e do Congresso Nacional, numa deferência especial do Sr. Presidente dessa Comissão Especial cabe-me encerrar essa audiência pública de tanto proveito para todos, nós, membros do Congresso Nacional e, em especial, desta Comissão.

Esta Comissão surgiu de uma luta do Senador José Ignácio Ferreira com a participação de todos de Mato Grosso, de Mato Grosso do Sul, de Goiás, de Tocantins e de Minas Gerais porque entendíamos que estava na hora de viabilizarmos uma Comissão Especial para estudar os problemas da implantação do Corredor Centro-Leste que daria acesso a que nossos produtos fossem encaminhados para o Porto de Tubarão - que é um grande local para a exportação dos produtos brasileiros.

Fiquei muito feliz de participarmos desse encontro com a presença do Sr. Governador do Estado, do Sr. Secretário de Estado e do Governo Mato-grossense e dizer a todos que participei com a consciência tranqüila porque, como Governador do Estado de Mato Grosso, em 1983 a 1987, já tínhamos a visão da saída para o Leste brasileiro. Foi no meu Governo que, com muita luta e com muito sacrifício, o Governo Estadual investiu mais de US$450 milhões no setor de transporte, dentro dele estando incluída a pavimentação da BR-070, de Cuiabá; na Barra do Garças, na fronteira com Goiás, com cerca de 450 quilômetros. Na BR-158, ligando Barra do Garças até a entrada para Canarana com cerca de 285 quilômetros. Na BR-163, de Cuiabá a Santarém pavimentei, praticamente, 700 quilômetros de estrada, ligando Cuiabá até a entrada para Colíder e, prosseguindo até Colíder, e um trecho até a Alta Floresta.

Além disso, tive o privilégio de ter na gestão do Presidente João Figueiredo, como Presidente da República e eu, como Governador, a pavimentação da BR-364 Cuiabá-Porto Velho que, hoje, todas essas rodovias - como disse o Governador Dante de Oliveira - pelo excesso de peso dos caminhões estão necessitando, urgentemente, de sua completa restauração.

O Governo do Estado pavimentou por um convênio de delegação e, após concluímos o trabalho, o entregamos ao DNER, que era o órgão encarregado dessa conservação. Lamentavelmente, o DNER sequer instalou os postos de fiscalização, as balanças e sequer as conservou durante esses anos. Se há um pouco de conservação nessas rodovias, isto se deve ao Governo Estadual, ao apoio das Prefeituras Municipais e, às vezes dos empresários que necessitam dessas estradas.

Tenho certeza absoluta de que iremos produzir um grande trabalho. Esta Comissão é pequena. Quando foi criada, o nobre Senador Mauro Miranda, Relator dessa Comissão, bem disse: "Vamos criar uma Comissão pequena com pessoas que queiram trabalhar". Semanalmente, em Brasília, reunimo-nos para discutir assuntos e, agora, essa audiências públicas nos Estados são de real importância para que tomemos conhecimento de que os Estados brasileiros que serão beneficiados com esse Corredor Centro-Oeste nos oferecem de conhecimento e para que possamos viabilizar, realmente, um programa e levarmos ao Poder Executivo que pode tomar essas providências. Tenho a certeza de que o Presidente Fernando Henrique Cardoso irá receber desta Comissão subsídios importantes para a implantação deste Corredor durante o seu Governo.

Além do mais, o nosso Prodeco - Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste -, lançado por idéia dos Srs. Senadores desta região, no encontro promovido pelo Senador Carlos Bezerra, no ano passado, no Senado Federal, e que agora, está tendo frutos no sentido de nos próximos meses termos a presença do Presidente nessa região a fim de lançarmos esse programa que esperamos concluir, como bem disseram os palestrantes aqui, as obras inacabadas. O Senado se preocupa com isso, pois, no ano passado, instalou uma comissão especial, presidida pelo nobre Senador Carlos Wilson, para fazer uma vistoria em todas as obras iniciadas e não-acabadas neste País.

Em Mato Grosso, temos muitas obras que estão incluídas naquele relatório, mas agora, por votação e decisão do Senado Federal, todos os recursos disponíveis serão incluídos no orçamento para a conclusão das obras inacabadas neste País. Nós estamos pensando como os senhores.

E nesta oportunidade eu quero, em nome do Senado Federal, agradecer a todos os senhores pela presença nesta audiência pública e também agradecer à Federação das Indústrias pela gentileza com que nos recebeu na tarde de hoje, através do nosso Presidente, o dinâmico e competente empresário Antonio Carlos Garcia.

Queremos agradecer também aos Senadores Waldeck Ornelas, Ernandes Amorim, Mauro Miranda e ao Presidente desta Comissão, José Ignácio Ferreira, a quem Mato Grosso já muito deve, pois ele, como Presidente da Telebrás, no Governo passado, foi um dos Senadores que viabilizou inúmeros projetos de interesse na área da telecomunicação do Brasil, em especial projetos voltados para Mato Grosso, dentre eles o linhão da telecomunicação, que vai ser inaugurado agora, entre Cuiabá, Sinop e até Alta Floresta; a linha com destino à região do médio norte e a linha com destino ao Araguaia, em que foram investidos no Sistema Telebrás cerca de US$45 milhões, fruto do trabalho do convênio Brasil/Itália. O Senador José Ignácio, então Presidente da Telebrás, nos ajudou priorizando aquela obra.

Senador, V. Exª é muito querido aqui, porque o seu trabalho na Petrobrás já marcou presença em Mato Grosso, dentre eles a autorização para que tivéssemos o telefone celular funcionando há mais de dois anos em território mato-grossense.

Eu, o Senador Jonas Pinheiro e, na ausência, o Senador Carlos Bezerra, queremos agradecer a esta Comissão pela sua presença em Mato Grosso e agradecer também a todos os senhores pela presença nesta audiência pública.

Muito obrigado e que Deus abençoe a todos.

Está encerrada a reunião.(Palmas.)

ANEXO V

5ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADA EM 18 DE JUNHO DE 1996
LOCAL: SENADO FEDERAL

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Declaro abertos os trabalhos da Comissão do Corredor Centro-Leste, que se destina a promover a atualização e novos estudos da Região do Centro-Leste, reportando-se a uma Comissão semelhante que foi aprovada e executou todo seu trabalho no Senado, em 1985. A Comissão de 1985 cumpriu seu papel e fez um diagnóstico bastante importante de toda a situação multifacetada do corredor de transporte e exportação do Centro-Leste e, também, das áreas adjacentes.

Agora, fatos novos se sobrepuseram, como, por exemplo, a própria privatização da Rede Ferroviária Federal, a iminência da privatização da Vale do Rio Doce, a nova lei portuária, o surgimento das estações aduaneiras. Ou seja, há toda uma realidade nova que impõe uma atualização desses estudos.

Agradecemos a presença dos Srs. Senadores Jonas Pinheiro, Gerson Camata, Mauro Miranda e Valmir Campelo e solicitamos que o Dr. Paulo Augusto Vivacqua, Presidente do Consórcio do Corredor Centro-Leste, faça a sua exposição.

O DR. PAULO AUGUSTO VIVACQUA - Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. Parlamentares, senhoras e senhores, o Consórcio do Corredor Centro-Leste, que tenho a honra de presidir, é uma sociedade privada sem fim lucrativo, cujo objetivo é gerar empregos em grande número na parte central do Brasil e promover uma mudança no padrão de fluxos migratórios internos do Brasil, em direção a esta região central.

Esta tarefa que exercemos, através desta sociedade privada sem fim lucrativo, que é o Consórcio do Corredor Centro-Leste, na minha biografia, iniciou-se há mais ou menos 20 anos, quando dirigi o Projeto Carajás e, posteriormente, quando presidi a Valec, empresa que fundei, responsável que foi pelo Projeto da Norte-Sul, da ferrovia que, hoje, o Sr. Olacyr de Moraes está construindo - porque projetamos e passamos para ele - e da ferrovia que

chamamos Transversal Nordeste, que une o Porto de Suape ao Pico do Papagaio. Pouco depois, dedicamo-nos à dinamização mais específica de ferrovias e portos já existentes aqui, no Sudeste, e que não operavam em conjunto como se fossem um sistema.

Nesse momento da trajetória desses desenvolvimentos, encontramos a seguinte situação - vou fazer uma observação de caráter geral e situar nela as condições atuais do Brasil para concluir enfatizando a importância desse trabalho que estamos e vimos desenvolvendo através dos tempos para o nosso País e para o povo: verifica-se que a população do planeta levou mais de 12 mil anos para atingir um bilhão de pessoas; depois, aduziu mais um bilhão em apenas 100 anos; em seguida, o próximo bilhão foi aduzido em 30 anos, em seqüência, 14 anos, e o último bilhão foi aduzido em apenas 12 anos. Trata-se de um fenômeno exponencial de natureza explosiva, com o qual não sabemos lidar, não temos experiência prévia. Encontra-se em pleno desenvolvimento, aceleradíssimo, atualmente sem controle e que poderá levar, segundo algumas projeções, a população do mundo a 8 ou 12 bilhões em 2050, de acordo com certas hipóteses e medidas que poderão ser tomadas. Isso, em qualquer uma das hipóteses, representa uma população gigantesca, sendo que os países pobres arcam com o grosso desse aumento.

A América do Sul dobrará sua população nos próximos 35 anos, a Ásia, em 34, e a África, em apenas 24 anos, enquanto Europa e América do Norte permanecem razoavelmente estáveis nesse período: cem anos para dobrar a da América do Norte e 1.000 para a da Europa. Portanto, a população dos países pobres aumentará violentamente, e nós estamos em região pobre.

Os seres humanos, por causa disso, se converteram, segundo uma nova ótica, numa nova força geológica. Hoje, o homem é um fator de transformação da superfície da Terra, graças àqueles números. Por exemplo: os reservatórios que o homem criou hoje armazenam duas vezes o volume de água doce dos rios, e a energia que o ser humano consome anualmente corresponde a mil Itaipus funcionando o tempo todo, sendo igual a quatro vezes a energia solar disponível nas áreas em que são produzidos ou podem ser produzidos alimentos no mundo. O homem se transformou numa força geológica que modifica a face da Terra.

A Floresta Amazônica, segundo cálculos que fizemos na Valec, depois corroborados pelo INPE, acabará em 60 anos. Daqui a 60 anos não haverá mais Floresta Amazônica, às taxas de reflorestamento atuais. Fizemos levantamos via satélite, comparamos a evolução, o INPE fez o mesmo por outros caminhos e os resultados são similares.

Nesse contexto, as populações estão-se dirigindo para as cidades, outra questão importante. Essa grande massa crescente ruma para as cidades. Vê-se que, em 1900, apenas 5% da população vivia em cidades. Hoje, 1996, 45% da população do mundo vive em cidades, e se projeta que, para o ano de 2025, 61%, quase 5 bilhões de pessoas, estarão vivendo em cidades, cidades que estarão em países pobres, não em países ricos, que serão os focos da miséria, da violência e pobreza do mundo, segundo essas projeções.

A humanidade está-se movendo, de forma muito grande, do campo, do interior, tocada por muitos fatores, para as cidades e para outros países. Por exemplo, do campo para a cidade, em 1994, contabilizou-se um fluxo de 30 milhões de pessoas no mundo. E essas cidades, sob o impacto dessas populações, entram num ciclo vicioso de degradação. Esse é um panorama geral. Nessas cidades do Terceiro Mundo, a qualidade de vida, em média, não está aumentando, ela cai debaixo desse impacto.

Nesse contexto imediato - aquela curva populacional mostra que estamos tratando de fatos que estão acontecendo -, surgem também os limites em relação à questão dos alimentos.

Na década de 80, apareceram os limites e eles se mostraram da seguinte maneira: a China, nessa década de 80, passa de maior produtor de grãos, posição que ainda conserva, para o segundo maior importador de grãos do mundo. Durante essa década, em 75 países, a produção de grãos tornou-se menor que o crescimento da população. A população estava aumentando cerca de 100 milhões de pessoas por ano; a produção de terra arável e água doce decresceram **per capita** nessa década; uma nova revolução verde é improvável, segundo seu próprio pai, que esteve aqui, o Norman Borlaug; em 15 países em desenvolvimento a população de grãos per capita caiu mais de 20%. Esse quadro é considerado realista. Esses dados são das melhores fontes, das mais atuais e revelam um quadro dramático para o mundo.

Além disso, a diferença entre os que têm e os que não têm piorou muito recentemente: em 1960, os mais ricos ganhavam 30 vezes mais que os mais pobres; em 1990, essa diferença dobrou, e os 20% mais ricos ganham 60 vezes mais do que os 20% mais pobres. Isso é uma realidade, com relação às parcelas da população do mundo. O fosso está aumentando agora, neste momento. Visitamos os países pobres e constatamos que estão cada vez mais pobres; visitamos os países ricos e, digamos, a diferença aumenta.

Então, estamos vivendo uma situação inédita no mundo; inédita sob vários ângulos: quanto ao tamanho e velocidade de crescimento da população, quanto ao impacto sobre o meio ambiente e quanto à enorme disparidade entre ricos e pobres. São os três fatores importantes da nossa atualidade.

Nesse contexto, o continente sul-americano situa-se de forma, a nosso ver, favorabilíssima, por algumas razões: ele ainda é escassamente povoado; seus países têm uma concentração econômica razoavelmente grande; há uma concentração econômica na sua borda - nordeste, sul, sudeste, e parte da Argentina - e há um vazio central imenso e escassa interconecção interior ou entre as regiões. Trata-se, portanto, de um continente vazio no centro, mais colonizado nas bordas e que não se comunica com o interior, mas o faz muito bem com o exterior, com a Europa e com os Estados Unidos. Uma das razões cruciais para essa situação é a falta de infra-estrutura dentro da América do Sul, interconectando as suas regiões.

O Brasil é aquinhoado com uma enorme mancha vermelha, que é a região do cerrado, muito vazia ainda, ao lado de manchas populacionais grandes. Há regiões menos desenvolvidas e mais desenvolvidas, com escassa interação ainda entre as mesmas, porque nos faltam transportes adequados.

O custo do transporte interno, como sabemos, é um dos mais altos do mundo, é o dobro do custo do Canadá, da Rússia, da China e 1.6 vezes o custo americano. É alto demais para as nossas longas distâncias. Por isso, o interior fica vazio, apesar de tão rico - a mancha vermelha demonstra a região dos cerrados, que é bem maior do que a maior parte da Europa. É uma região fértil, com água, energia, sol e clima bom, enquanto há, em todo o mundo, escassez crescente de alimentos e de água.

O Brasil chega, pois, na posição atual, de grande escassez, com seu centro ainda praticamente intocado. Cumpre-nos a posse econômica desse centro e a garantia do seu desenvolvimento em benefício dos brasileiros; devemos, portanto, aumentar a sua renda e a oferta de emprego.

O centro do Brasil vale muito e dele poderemos auferir renda alta e emprego, impedindo que continue a acontecer o aprofundamento daquele fosso de renda. Num mundo de escassez, temos, pois, um tesouro. Vamos vendê-lo - perdoem-me a expressão um pouco crua - a preço alto, para benefício dos brasileiros.

Esse é o projeto com o qual o Corredor Centro-Leste e nós procuramos cooperar, quando presidimos antes a Valec e o Projeto Carajás. Procuramos associar à base física do Brasil a sua base populacional. Existe população e base física; temos que somá-las, retirá-las da marginalização e da superurbanização.

Há também que se associar a base física aos mercados, aos investidores, por intermédio de ligações físicas, ligações informacionais - telecomunicações e informática - e por acordos de mercado, acordos internacionais, acordos de comércio, que é o Consórcio do Corredor Centro-Leste faz continuamente.

Assinamos dois acordos desse tipo na semana passada: um, com a Argentina; o outro, com o Uruguai. Trata-se de acordos de promoção de comércio, visando a incentivar os fluxos de comércio entre o centro do Brasil, entre o Brasil como um todo e outros mercados, com o objetivo de beneficiar as populações do País.

Essas minhas palavras poderão ser interpretadas como de um sonhador, de um homem desligado da realidade. Mas estão aqui mais ou menos na boca de um Prêmio Nobel, o Prêmio Nobel da Paz Norman Borlaug, o pai da revolução verde, que esteve no Brasil recentemente e que declarou, sobre a nossa riqueza do interior, sobre a riqueza do cerrado especialmente, o seguinte:

> "Esses problemas que vão emperrar a agricultura no mundo são: o esgotamento de fronteiras agrícolas e a falta d'água para irrigação. E, daqui a 20 anos, o Brasil estará exportando para o mundo alimentos produzidos no cerrado.
>
> Quando estive no cerrado pela primeira vez, no final dos anos 40, tudo era promessa, mas vindo aqui, agora" ... reconheceu que o Brasil conseguiu dominar a tecnologia do cerrado e reconheceu que o Brasil está envidando esforços para tirar a região do isolamento, do isolamento em questão de infra-estrutura de transportes.

Portanto, é uma declaração de alta qualidade de uma autoridade incontestável.

Estamos com uma oportunidade de ouro nas mãos neste momento; se se tratava de um País do futuro, como sempre se disse, ele chegou lá. Precisamos nos apropriar desse futuro, porque, se não o fizermos, os outros o farão e o colocarão a seu serviço. E quem são "os outros"? Aqueles países que hoje detêm o grosso da renda do mundo: os países ricos.

Temos que traçar políticas adequadas para gerir um gigante riquíssimo, e somos nós, com essa riqueza, nesse momento em que o mercado chegou a nós, que devemos fazê-lo.

É um momento crítico, desafios graves estão pela frente. Aqueles que sempre detiveram toda a riqueza do mundo querem, de novo, aproveitar essa riqueza para eles. E uma forma de fazer isso é exportar alimentos e minerais do Brasil a preços muito baixos, deixando apenas a erosão e os buracos.

Estou falando numa linguagem um pouco crua, mas que reflete o que sempre aconteceu em muitas regiões do mundo.

Particularizando um pouco a exposição, a Rede Ferroviária Brasileira, que é e será a responsável pela quebra desse isolamento, a menos de ramais menos importantes, fica na costa. Ela tem essa boa penetração que destacamos aqui, que é o Corredor Centro-Leste, assim denominado, que penetra o Brasil até o seu coração, com 1.800 quilômetros de ferrovia.

Projetamos esse Corredor com base na sua existência. Quando presidíamos a Valec, projetamos uma rede de ferrovias. As que mostramos nas transparências se entrosam com esse Corredor e o ligam ao Sudeste, havendo aqui o Projeto Carajás, que faz uma boa ligação desse sistema com os portos de São Luís.

Esse sistema ferroviário que projetamos, entre 1986 e 1990, quem o via o classificava de projeto megalomaníaco e faraônico. Assim, a reação histórica às ferrovias, calcada em **lobbies**, manifestou-se de forma até histérica.

Esse projeto foi realizado, em grande parte, da seguinte forma: conseguimos projetar essa ferrovia e atrair o empresário Olacyr de Moraes para a mesma. Passamos a ele, então, a concessão dessa ferrovia. Colocamos, portanto, no cenário ferroviário, um empresário de primeira grandeza, que hoje toca essa ferrovia.

A Ferrovia Norte-Sul. Conseguimos construir esse trecho inicial e atrair, imediatamente, para cá produtores que, no ano que passou, já exportaram 200 mil toneladas de soja dessa região, que nada produzia, ou melhor, que pouco produzia. Atualmente, conseguimos fazer com que o Presidente Sarney, que considero o patrono dessa questão, se interessasse novamente pela Ferrovia Norte-Sul. S. Exª revitalizou a Valec e admitiu para a empresa pessoa de sua confiança, que está tocando agora com muita energia o projeto da Norte-Sul.

Quanto ao Corredor Centro-Leste, conseguimos viabilizá-lo. Vamos falar um pouco sobre ele em particular.

Em relação a essa ferrovia, estamos, neste momento, num processo de articulação das forças políticas empresariais dessa região, para fazer com que isso aqui aconteça. E tivemos a honra de receber, recentemente, no nosso consórcio, a adesão do Governador do Estado da Bahia, Paulo Souto, que, há três semanas, assinou sua entrada como um dos patronos políticos do nosso consórcio.

A ruptura das barreiras que cercam essa região está se fazendo através do projeto da Norte-Sul; do projeto do Sr. Olacyr de Moraes, que concebemos na Valec; do projeto do Corredor Centro-Leste, projeto que também dirigimos, e do projeto da Transversal Nordeste, que projetamos.

O objetivo será sempre a criação de milhões de empregos de baixa renda no Centro do Brasil, a produção de alimentos para o Brasil e para o mundo, a dinamização da indústria mineral, que vai sofrer um baque com a privatização da Vale do Rio Doce - permito-me essa declaração para registro, em caráter pessoal.

É um verdadeiro Carajás para dentro: essas ferrovias levam os minerais de Carajás, que hoje só são exportados, para dentro do País. Essas ferrovias tornarão o Nordeste um sócio do centro. As regiões secas do Nordeste passarão a ter comunicação imediata com a sua adjacência verde e poderão abrigar pólos de produção de alimentos cujos excedentes poderão ser escoados por Suape.

A economia, em relação aos fretes, que essa medida produziria no Brasil seria de mais de US$1,5 bilhão por ano; seria, se essas ferrovias fossem construídas. Portanto, se tais ferrovias existissem hoje, pagaríamos todo esse investimento em um curto espaço de tempo, talvez menos de uma década. O Brasil tem uma das maiores contas de transporte entre os países do mundo. Trata-se de uma economia de grande tamanho, situada entre as dez maiores, e a nossa conta de transporte rodoviário, repito, é monumental. A redução de 20 ou 30% nesse índice representaria a quantia necessária para pagar investimentos a curto prazo.

O Corredor Centro-Leste, de forma mais específica, é composto de algumas ferrovias; uma delas é operada brilhantemente pela Vale do Rio Doce, no trecho que vai até Belo Horizonte. Outras ferrovias da Rede Ferroviária Federal ligam o coração de Goiás ao Espírito Santo, ao norte de Minas, a Brasília. Há dois projetos: o do Sr. Olacyr de Moraes, no seu traçado original, que parte, mais ou menos, de Pirapora, ou Goiânia, para Cuiabá e vai até o Acre. Há a Norte-Sul, o Rio São Francisco e o pescoço ferroviário de longa distância até Salvador. Esse conjunto, em ferrovias de bitola de um metro, amarra vasta região do Brasil à costa do Espírito Santo.

Com a privatização que se verificou na sexta-feira passada, esse vasto segmento ferroviário, essa malha, passou às mãos privadas - inclusive a Vale do Rio Doce - de empresas estrangeiras e de empresas nacionais. Agora, com muito mais dinamismo, apoiará esse projeto global. Os portos do Espírito Santo são muito modernos, e a maior parte deles é privatizada. Esses aqui estão dispostos ao longo de cem quilômetros de litoral. Todos eles, graças ao movimento do Corredor Centro-Leste, estão-se expandindo. Neste momento, estamos iniciando uma campanha para atrair investidores dos Estados de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais. Queremos investimentos em um grande porto no Espírito Santo, um porto que pretendemos desenvolver com os empresários do interior. A parte institucional já está concebida, a parte física já, basicamente, constituída; agora vamos iniciar uma campanha em Belo Horizonte, Goiânia, Brasília, Cuiabá e Campo Grande, para angariar investidores. O porto possibilitará o estímulo à produção, ao comércio exterior, à exportação e, portanto, à criação de empregos no Centro do País. Essa é uma das funções que o Consórcio do Corredor Centro-Leste vem desempenhando há cinco anos.

Para dar a V. Exªs senhores uma idéia das dificuldades que foram removidas pelo consórcio, posso falar que, quando começamos, o trânsito entre Goiânia e Vitória era desprezível, o trânsito entre o Triângulo Mineiro e Vitória por ferrovia era também desprezível, porque as administrações das ferrovias não se davam bem entre si, nem os portos, que tinham interesses divergentes.

Organizamos um fórum de harmonização de interesses, um consórcio, que conseguiu, apesar das grandes dificuldades financeiras por que a rede passava, fazer algo de concreto nesse período. Esse "algo" modificou situações como esta. Por exemplo: em 1990, um empresário queria transportar de Araguari, no oeste de Minas, para Vitória apenas 30 mil toneladas/mês de farelo de soja. Conseguiu a quantidade ínfima de 2.600, o que o fez desistir da operação. Esse sistema transportou no ano passado mais de um milhão de toneladas de grãos, farelo de soja e grãos, apenas com essas medidas de boa vontade entre Companhia Vale do Rio Doce, Rede Ferroviária Federal S.A., o apoio político de diferentes Estados que compõem o Corredor, o apoio dos empresários da Região, um mutirão, e o apoio dos portos do Espírito Santo.

E nós conseguimos reduzir os custos de frete dramaticamente, que são os custos que aprisionam o Centro do Brasil. Os custos originais para esses 1.800 quilômetros por rodovia estavam em US$60,00 por tonelada; por ferrovia, caíram para cerca de US$22,00, adicionando-se sobre esses custos mais US$6,5 de custos de portos, portanto, acarretando uma redução de US$66,00 ou US$67,00 para US$28,00 ou US$29,00, o que é uma redução significativa.

Conseguimos muito com quase nenhum investimento público; na realidade, não houve investimento público. E como conseguimos isso? Em 1991, começamos com uma reunião no Palácio da Liberdade, em Minas Gerais, em que os Governadores dos Estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Distrito Federal, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul deram apoio político à constituição desse consórcio.

Esse consórcio é privado, sem fins lucrativos, mas não dispensa o apoio político da região, dos Governadores e Parlamentares da Região, porque as dificuldades envolvendo essas questões são muitas, e sempre foram, inclusive há persistente campanha contra nós, difamatória, que nos persegue há 20 anos e que não cessou até hoje.

Já fomos arrastados a duas CPIs, a uns dez inquéritos, a campanhas de todos os tipos de difamação. Houve dinheiro privado nessa campanha de difamação, porque **lobbies** existem; e o Brasil não tem ferrovias não por ser um país de pessoas pouco inteligentes - somos muito inteligentes; não as tem porque houve um movimento constante, muito competente, em favorecimento do transporte rodoviário, que está terminando neste movimento com a privatização das ferrovias; mas o Governo Federal, apesar dessa privatização, não pode-se omitir de considerar uma grossa fatia de recursos em seus

orçamentos para transporte ferroviário, além do rodoviário. Ele tem que corrigir isso no seu planejamento.

Com o apoio desses Governadores - e a esses Estados juntaram-se posteriormente o Tocantins, o Acre e agora a Bahia -, com essa aliança política, com o apoio do setor agrícola, com essa frente parlamentar que mencionei, conseguimos fazer com que tudo isso fosse conduzido, a despeito dos obstáculos, até ao ponto em que estamos.

O ponto em que estamos é aquele em que existe um Corredor Centro-Leste operando, que agora se dinamiza grandemente com os investimentos privados que vão ocorrer graças à privatização, com o Sr. Olacyr de Moraes construindo a sua ferrovia, com a Ferrovia Norte-Sul sendo reativada.

Hoje, as funções vitais desse consórcio são:

- manter e ampliar o apoio político empresarial ao nosso movimento de desenvolvimento para o Centro do Brasil;

- estimular o comércio e investimento entre a Região, o Brasil e o mundo;

- integrar o corredor de transporte ao planejamento regional, no âmbito federal e estadual, fazendo com que haja sinergias em escala cada vez maior;

- incentivar constantemente o aperfeiçoamento dos sistemas de transporte, energia, telecomunicações de toda essa Região.

Em suma, o que queremos fazer, e estamos fazendo, é reduzir, cada vez mais, os custos de transporte entre empreendedores do Centro do Brasil e em outras parte do mundo, reduzir os custos porta-a-porta, de forma a expandir, cada vez mais, a penetração desses sistemas que aproximam empresários, aproximam regiões e geram empregos.

Conseguimos, com esse movimento do Corredor Centro-Leste, atrair um considerável volume de investimentos privados para esse sistema. Hoje, os investimentos privados nesse Sistema Centro-Leste contabilizam cerca de US$400 milhões em novos berços de atracação, novos silos, pátios de estocagem, sistemas de armazenamento de todas as ordens, estações aduaneiras de interior, enfim, uma gama enorme de empreendimentos privados caminham constantemente na direção desse Corredor Centro-Leste, e agora se acelerarão dramaticamente com a privatização.

Recebemos o apoio de empresas poderosas, que hoje fazem parte do nosso consórcio, como a Companhia Vale do Rio Doce, a Rede Ferroviária Federal S.A., a Companhia Docas do Espírito Santo, a Samarco Mineração S.A., a Cemig - Companhia Energética de Minas Gerais, a Andrade Gutierrez, a Escelsa - Espírito Santo Centrais Elétricas S.A., o Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais, a Ferronorte - Ferrovias Norte Brasil S.A., a Viação Águia Branca, a Valec, empresas que participam do nosso consórcio, dando-lhe o apoio de que necessita.

No entorno de Vitória, desenvolveram-se instalações modelares, como, por exemplo, essas de um dos nossos consorciados, que é a maior estação aduaneira de interior de toda a América do Sul, construída pela Coimex à sombra do desenvolvimento portuário do Espírito Santo. Temos três empreendimentos, ou quatro, desse porte em torno dos portos em andamento. Neste momento, Vitória está desempenhando o papel de uma espécie de centro de comércio internacional portuário para essa região. Temos convênios extraconsórcios com cerca de dezoito entidades; agora mais dois convênios, com a Argentina e com o Uruguai, de promoção de comércio, de trânsito e de troca de informações sobre comércio e investimento. Esse é um trabalho que fazemos de forma diuturna e constante, porque o nosso objetivo não é construir ferrovias, não é construir portos, mas criar empregos no interior do País e, mais tarde, elaborar formas por meio das quais possamos reter a renda no País, não permitindo que esse desenvolvimento, que certamente acarretará erosão, buracos, poluição, não deixe renda em uma escala que nos seja adequada.

Um país que tem a nossa potência tem que ser um país rico, e não um país pobre e conduzido pelos outros. Temos cacife para isso, porque há a nossa população e toda essa nossa vasta riqueza.

Há duas décadas desprestigiava-se o tamanho dos países, ou seja, esse ponto não tinha valor; o que valia era apenas a tecnologia de ponta, porque com ela tudo se resolvia. Está provado que isso caiu por terra. Com a explosão demográfica brutal em países pobres, o mundo precisa é de comida, de roupa, de material de construção. Temos um vasto território, água em abundância e recursos naturais. E isso é que é escasso. O que é escasso hoje é a superfície do globo e não **chip** de computador. O primeiro tem mais valor do que o segundo. Temos que nos imbuir desse conceito e batalhar para que ele, na mesa das negociações, pese, assim como os árabes fizeram, de uma outra forma, quando se apropriaram do seu petróleo. Quer dizer: o petróleo passou a ter valor; não tinha antes. Não estou comparando exatamente uma coisa com a outra, mas trata-se de algo de que podemos falar em uma ocasião como essa.

Estamos promovendo ainda a integração costeira de vários corredores. Criamos associações, por exemplo, entre o porto de Vitória e o porto de Imbituba e suas interlândias, entre esses portos e Montevidéu e Buenos Aires e suas interlândias. Estamos agora expandindo essa idéia para cima. Isso aqui é o óbvio, o ululante. É lógico que um país com longa costa deveria ter esses elos muito bem lubrificados; no entanto, não os tem. Hoje, apesar de ser óbvio e ululante, o trânsito do Nordeste é feito por caminhão, para cima e para baixo. Paga-se um custo exorbitante de transporte, que é drenado da economia do Nordeste. Isso é óbvio, mas o óbvio não é praticado. Estamos agora amarrando empresários de Vitória com empresários da Argentina. Estamos amarrando portos entre si e linhas de navegação coordenadas entre si.

Esse país Nordeste, ao qual nos referimos, importa do Sul 60% do que consome e exporta 77% para lá. E tudo é feito por caminhão. Portanto, ele importa por caminhão, pagando caro, e exporta por caminhão, recebendo barato por sua exportação. Por quê? Esse custo é retirado da economia do Nordeste pela economia do Sul do Brasil. São idéias, tenho certeza, absolutamente óbvias. Porém, o óbvio não foi praticado no Brasil, não porque sejamos um País de pessoas pouco inteligentes, e sim porque os interesses mais poderosos, ligados a um dos módulos de transporte, prevaleceu e mantém até hoje campanha caluniosa e até pessoal contra mim. Volta e meia atribuem a mim nomes que nem vou citar aqui. Na semana passada, inclusive, isso ocorreu. A crítica é permanente. Essas idéias provocam irritação e raiva no País. Hoje, estamos falando isso em um País em que 70% do transporte é rodoviário, quando esse número não poderia passar dos 35%, 36%.

Outra iniciativa que está surgindo - representa desenvolvimento a longo prazo - é uma associação feita com o Peru.

Numa palestra que apresentamos no Clube de Roma, um dos membros do clube mostrou um projeto de sua autoria, que prevê o cruzamento dos Andes, à baixa altura - a apenas 1.100 metros de altura -, pelo norte do Peru. Para os Andes, essa altura é baixa, já que ali predominam alturas de 3.000 a 5.000 metros.

Com esse projeto, ligar-se-ia o interior do país a um porto muito profundo em Bayóvar. Como esse projeto peruano tem o alinhamento da Ferronorte, da Ferrovia do Olacyr de Moraes, que traçamos na Valec, fizemos uma associação com eles, em que lhes transferimos **know-how** ferroviário e portuário. Empresas privadas brasileiras fazem isso; a empresa deles é privada. Eles são estimulados por nós a desenvolverem o seu projeto, que será desenvolvido, já que o mesmo coloca a interlândia do Peru e o oeste do Brasil dentro da Bacia do Pacífico, que é a região do Globo que mais cresce economicamente. Nessa região, está o maior consumidor de alimentos do mundo, que é a China. Esse projeto coloca esse grande mercado em contato com as terras do interior da América do Sul pelo lado do Pacífico. É um projeto tem futuro econômico por essa razão; sob o prisma de engenharia, constatamos ser inteiramente viável.

Concluindo a nossa exposição, referimo-nos a duas preocupações. O Governo da Bahia se associou ao consórcio, graças às nossas intenções demonstradas ao Governo de trabalhar também pelo desenvolvimento do Rio São Francisco, que seria mais um parceiro nessa empreitada, já que liga a Região Centro-Leste à malha do Nordeste. Temos a intenção de trabalhar também pelo desenvolvimento da Ferrovia Transversal Nordeste, da qual já falei, que ligará a região verde do Brasil à região seca do Nordeste e que, com alguns ramais, irrigará todo o Nordeste com os produtos dessa região verde e com os minerais de Carajás, ajudando poderosamente a base da economia do Nordeste.

Hoje, a macroestrutura desse consórcio é formada por um Conselho de Governadores Interestadual de Desenvolvimento do Consórcio do Corredor Centro-Leste; por um comitê técnico-operacional, formado por secretários desses Estados, que acompanham de forma mais direta o que estamos fazendo; por uma frente parlamentar, que tem dado apoio decisivo às nossas ações, e por uma associação das federações privadas de toda a região. Há 23 federações de indústria, comércio e agricultura.

Esse organismo é inteiramente privado, suportado por recursos apenas privados. Não somos empresa ou organismo estatal, nem paraestatal; somos um organismo privado, que não utiliza recursos públicos e que, do Poder Público, recebe apoio político. Há nove Estados do Centro-Leste do Brasil que nos apóiam.

Muito obrigado pela atenção de V. Exªs.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Agradeço à exposição brilhante do Dr. Paulo Vivacqua, que foi extremamente elucidativa.

Concedo a palavra ao Dr. Mauro Marcondes, Secretário de Planejamento e Avaliação do Ministério do Planejamento.

O SR. MAURO MARCONDES - Sr. Presidente, Sr. Relator, Srªs e Srs. Senadores e demais presentes, em primeiro lugar, agradeço a oportunidade de vir aqui para conversar um pouco com V. Exªs e trocar idéias a respeito dos trabalhos que estamos desenvolvendo no Ministério do Planejamento.

Na minha Secretaria, estão muito centrados no Plano Plurianual e os seus desdobramentos que ocorreram depois que o plano foi aprovado pelo Congresso.

Vou-lhes fornecer uma visão muito rápida sobre a estruturação desse plano, como montamos as principais questões e em seguida passaria rapidamente a falar sobre eixos de desenvolvimento associados com a idéia dos Corredores do Centro-Leste e demais corredores do País.

Quanto à questão do Plano Plurianual, em primeiro lugar, quando o Ministro José Serra nos pediu para pensar na sua estruturação, imaginamos algo que pudesse ser, de fato, o condutor, o orientador da ação de governo. E mais: que pudesse sinalizar para o setor privado e para outras instituições que mencionarei em breve quais eram os investimentos, quais eram as ações importantes do Governo no período de 1996 a 1999.

O Plano Plurianual não é um plano nacional de desenvolvimento; ele orienta a ação de mais longo prazo do Governo. Muito contribuiu para o nosso trabalho o fato de o País encontrar-se num momento propício ao planejamento, pois o processo de estabilidade econômica, de estabilização monetária caminha muito bem, ou seja, não há a névoa da inflação, o que nos permite pensar a longo prazo e acreditar na factibilidade do planejamento.

A elaboração do PPA foi também um fator de retomada do processo de planejamento dentro do Governo Federal. Digo isso porque, na realidade, procuramos utilizar uma metodologia de planejamento estratégico envolvendo todo o Governo Federal, envolvendo bancos oficiais, envolvendo os Estados através de conversas específicas com os secretários de planejamento de todos os Estados brasileiros.

Para se planejar bem, é preciso estabelecer prioridades, porque planejar é estabelecer prioridades, é ser seletivo. Não dá para fazer tudo, temos que ser seletivos. Exercitamos isso ao extremo no começo de 1995 até 31 de agosto, quando encaminhamos ao Congresso Nacional o plano. Com isso, quero enfatizar que o plano, paralelamente a esse esforço de ver os projetos, de discutir com os vários ministérios e com os Estados as ações e os projetos prioritários, também traçou cenários macroeconômicos, levando em consideração a questão social, a questão ambiental e internacional para criar metas realistas e concretizáveis. Um plano que contivesse todas as demandas se tornaria irrealizável e não inspiraria confiança.

Foi um esforço bastante grande o da Secretaria de Planejamento; buscou-se essa seletividade através de ampla discussão com o objetivo de eliminar alternativas que eventualmente levariam a extrapolação de recursos e das capacidades. Tínhamos consciência de que o Estado atual é completamente diferente do Estado do segundo PND, que tinha um poder enorme, uma capacidade de intervenção na economia fortíssima, tinha recursos. Tínhamos que pensar num Estado que fosse indutor do desenvolvimento, e assim fizemos. O plano reúne projetos prioritários e ações prioritárias do Governo. Por isso, o plano se diferencia também do Orçamento Plurianual, que elencava todos os investimentos do Governo.

Procuramos fazer com que o plano tivesse mais "cara" de plano do que de orçamento, embora estejamos trabalhando intensa e estreitamente com a Secretaria de Orçamento Federal através de um processo de discussão conjunta dos objetivos e na discussão da implementação do Orçamento, inclusive utilizando um instrumento da LDO.

Outra questão importante, antes de passar à parte de infra-estrutura, seria a sinalização de parcerias. Diferentemente dos anteriores, esse plano busca sinalizar que projetos e ações poderiam ter parcerias. Que tipo de parcerias? Com o setor privado.

No caso específico de infra-estrutura, isso é claro. Para V. Exªs terem uma idéia, dos 85 bilhões de investimentos em infra-estrutura projetados para os quatro anos, pelo menos 39 ou 40 bilhões viriam do setor privado. Também sinalizamos para parcerias com organismos internacionais.

Fui Secretário de Assuntos Internacionais no Governo passado, e a grande dificuldade que tínhamos naquela ocasião era ter um marco mais geral, para não apenas ficar examinando carta-consulta. Existe um comitê de financiamento externo que estabelece as prioridades do Governo brasileiro em relação aos organismos internacionais. Esse comitê de financiamento recebe uma carta-consulta com os dados do projeto e as informações e aprova aquela prioridade ou não, para dar seqüência à análise dos organismos, tais como Banco Mundial, BID, Eximbank. Naquele momento, sentíamos falta de um marco mais geral, que orientasse a ação da própria Cofiex.

Hoje, até em função dessa minha experiência, buscamos indicar os projetos, as áreas e as ações que seriam passíveis de financiamento internacional. Quando chega uma carta-consulta ao Cofiex, temos clareza de que aquele projeto está inserido numa lógica proposta pelo plano de governo.

Outro assunto relacionado à parceria é o envolvimento dos bancos oficiais, particularmente do BNDES, que, como V. Exªs sabem, financia a longo prazo, tem como meta e objetivo financiar o investimento.

O BNDES participou, assim como os bancos oficiais, da operação de elaboração do PPA. O BNDES tem hoje no PPA um **guideline** para a realização dos seus investimentos, empréstimos, financiamentos ou para a participação do BNDESpar. Por que isso? Citarei um exemplo: ontem, no BNDES, assisti a um seminário em que o Dr. Eliezer falou sobre os eixos de desenvolvimento. Justamente, deram-me a notícia de que duas empresas já estão quase no final da análise para operar a hidrovia do Tocantins-Araguaia, a TCN e a Navebel.

Um fator relevante na concessão do financiamento é o fato de o BNDES saber que é uma prioridade do Governo e que este realmente vai se empenhar em alocar recursos, em conseguir formas de financiar esse projeto tão importante.

Outra questão, mais para investimento na área social, como saneamento e habitação, é a parceria com Estados e Municípios, que definimos, também.

Saindo da área de parceria, a grande novidade no plano quanto ao desenvolvimento regional, que talvez tenha passado despercebida, é a questão de termos sinalizado, em um documento de governo, para os eixos de integração de desenvolvimento, saindo daquela concepção estrita de desenvolvimento dos Estados, para algo que transborda, que é mais amplo.

Assim como o Dr. Paulo mencionou o efeito que tem um corredor para o **hinterland**, também usamos essa outra metodologia, que busca olhar, de forma sinérgica e holística, para todos os investimentos que precisam ser feitos numa determinada região, num determinado eixo de desenvolvimento.

Em resumo, o plano foi concebido dessa forma, ou seja, voltado para a seletividade, a parceria e o desenvolvimento espacial, usando-se a metodologia de eixo, que precisamos aprimorar ainda mais.

Na realidade, gostaria de registrar que os objetivos gerais do plano são os seguintes: eliminação de obstáculos ao crescimento sustentável, com maior eqüidade no País; melhoria da essência do sistema econômico; redução do custo Brasil; abertura de novas fronteiras de desenvolvimento; integração do País à América do Sul.

Observando esses objetivos mais gerais, foram definidas três grandes estratégias: construção de um Estado moderno e eficiente, redução dos equilíbrios espaciais e sociais e inserção competitiva e modernização produtiva. Como fizemos isso? Definimos essas três estratégias e 24 diretrizes, utilizando a metodologia de planejamento estratégico, em que se discute os problemas, afunilando-os. A partir daí, com as diretrizes e estratégias básicas do Governo para os próximos anos, definimos a questão setorial e passamos à etapa de discussão dos projetos e das ações setoriais. Não o fizemos de uma forma bilateral, ou seja, não discutimos com o Ministério dos Transportes e o Ministério do Planejamento a respeito dos seus projetos e ações à luz dessas estratégias e diretrizes. Na realidade, formamos grupos multissetoriais, no sentido de fazer com que a visão mais ampla do Governo em relação a um determinado conjunto de diretrizes ou estratégias fosse discutida. Cada um fazia a sua exposição e havia um afunilamento.

Em seguida, passamos a uma relação bilateral do Ministério do Planejamento com os setoriais e com os Secretários de Planejamento, para separar, ser mais seletivo ainda, definindo metas, custos e o **funding** dos projetos. Os focos eram os projetos e as ações.

A outra questão fundamental do plano, como mencionei, não pode ser um sonho; deve englobar todas as demandas, porque a necessidade de investimentos deste País é enorme. O plano tinha um compromisso com a consolidação da estabilidade econômica e, portanto, não seria fator de pressão sobre a questão fiscal.

A outra face importante do plano é uma etapa em que estamos trabalhando intensamente e na qual o Congresso Nacional possui um papel fundamental, que é a questão das reformas e, principalmente, da norma dos marcos regulatórios.

Como ressaltei, o plano pressupõe uma parceria muito forte com o

setor privado. Se os marcos regulatórios para atuação do setor privado na área de infra-estrutura não estiverem claros, não estiverem dando horizonte para o retorno dos seus investimentos, vamos ver frustrados vários dos projetos. Esse é um ponto importante.

Apresentarei umas transparências relativas aos eixos de desenvolvimento. Vou centrar-me muito mais nos projetos do Centro-Oeste e do Sudeste, dando uma visão geral dos eixos, porque é oportuno.

A questão dos transportes a que o Dr. Paulo se referiu é fundamental para o desenvolvimento. No caso dos cerrados, é a base para reduzirmos, como já foi dito, o custo de produção, porque, se não o reduzirmos, estaremos transferindo renda dos produtores para o setor rodoviário, principalmente, que possui um custo elevadíssimo.

A idéia do plano na área de transportes é a de quebrar a relação que hoje há do País com o transporte rodoviário. Não podemos passar, de imediato, a ter essa relação que o Dr. Paulo mencionou: 70% das cargas no Brasil transportadas por meio rodoviário não poderão passar, imediatamente, para uma outra situação. Todavia, o plano já sinaliza e coloca alguns investimentos muito importantes no sentido dessa ruptura, pois, de fato, o Governo tem que fortalecer a intermodalidade e os outros transportes.

Devemos implantar hidrovias, que têm que ser uma realidade no País; devemos implantar o Sistema Nacional de Viação, ou seja, deixar na mão da União os transportes, a área que pertence à Federação, o que de fato integra o País e passar para os Estados aquilo que não lhe pertence. Isso já foi aprovado aqui no Congresso.

Com relação à concessão de ferrovias federais, o que vimos com a privatização da malha da rede Centro-Leste, também compartilho com o Dr. Paulo Vivacqua essa visão que muda completamente a relação de desenvolvimento dessas regiões. Nas mãos do setor privado, associada à linha que já é explorada com eficiência pela Vale até o porto de Tubarão e de Praia Mole, temos aí uma mudança substantiva. O Governo aposta nisso e, de fato, já estamos na segunda. A próxima será a malha SR-3, a Sudeste da rede, e, no final do ano, acredito que antes do final do ano, a malha Sul, ficando a malha Nordeste para o próximo ano.

Quanto aos dois conjuntos, concessão de portos e implantação da linha de portos, temos que apostar neles, pois o Brasil tem uma grande aquavia, que é o seu litoral - como o Dr. Paulo mencionou aqui, a pouca ligação que tem o Brasil, na sua longitude, em termos de navios de cabotagem. Isso tem tudo a ver, o problema não é só do setor de cabotagem, mas, principalmente, da questão portuária. Temos que apostar e estamos avançando. Existe o GEMPO(?), que está avançando. É lento, é duro, é difícil, é uma área complicada, mas o Governo está avançando nela.

Temos que trabalhar e acelerar a parte de concessões de portos, porque acreditamos que o setor privado pode operar a custos muito mais baixos, como já demonstra Ponta da Madeira, como já demonstram vários outros terminais privados existentes no País.

A recuperação e modernização da infra-estrutura ferroviária está associada à concessão da rede ferroviária e mais alguns projetos específicos, notadamente o apoio que o Governo tem que dar através de financiamento ao projeto Ferronorte; um projeto de ferrovia no Brasil e em qualquer lugar do mundo custa dinheiro, mais ou menos um milhão por quilômetro; sem o **funding** necessário, sem a fonte de financiamento necessária, não conseguimos avançar. E também podemos prever a Norte-Sul no plano.

No plano, fizemos uma discussão muito grande envolvendo o IBGE, o BNDES, o IPEA. Essa é uma outra questão mais ampla, o ordenamento territorial, um assunto mais complexo, na qual estamos começando a avançar mais.

Na discussão, trabalhamos a definição de eixos internacionais de integração e desenvolvimento. Temos aqui o eixo Norte-Sul, os eixos de integração Oeste, a saída do Pacífico, que inclui a hidrovia do Madeira, a saída para o Caribe, que é uma ligação com a Venezuela e com a Guiana, com Georgetown, onde existe um porto, os eixos de integração Nordeste, do Sudeste e do Sul.

Mostrando alguns projetos importantes, vou começar com a parte Sudeste. Sobre a questão de eixos de desenvolvimento, na ocasião da elaboração do plano, conseguimos definir esses eixos, muito centrados ainda na questão do transporte. Agora temos um grupo específico, coordenado pela Secretaria de Planejamento, em que estamos realizando um trabalho, um esforço de espacializar nos eixos a infra-estrutura existente em termos de energia, de telecomunicações, e também verificar quais as necessidades de investimento nessas áreas em torno dos eixos. Os eixos foram comandados pelas principais vias importantes de transportes.

Hoje temos a discussão, dentro do Ministério do Planejamento, estamos nessa primeira etapa. A segunda etapa desse trabalho vai ser justamente verificar quais outros investimentos, outras ações das áreas do Governo Federal, Estadual e Municipal têm que ser feitas para a consolidação desses eixos, porque não pode ser simplesmente um projeto de transporte, não se trata apenas de um corredor que leva algo de um lugar para outro. Na realidade, é a desconcentração do desenvolvimento ao longo dos eixos, para não haver concentração em pólos. Não que seja contra o pólo. Esses, em algum momento, são importantes. Mas, na realidade, se conseguirmos avançar na definição e estruturação desses eixos, isso é muito dinâmico, vai depender muito do trabalho, inclusive no caso do Corredor Centro-Leste.

Esse trabalho de articulação que o Dr. Paulo tem feito é muito importante, porque, de fato, congrega, estimula, catalisa o desenvolvimento de uma determinada região.

O que colocamos na parte sudeste - depois falo sobre o centro-oeste, que tem toda uma interligação - é recuperar os principais eixos de transporte, porque, justamente naquele ponto da seletividade, buscamos o seguinte: temos que recuperar o modal rodoviário naqueles eixos fundamentais, porque temos que reduzir o custo. E mais: temos que tirar a carga de cima dessas rodovias, procurando alternativas na ferrovia e nas hidrovias.

Portanto, a privatização, como mencionei, da centro-leste da rede é fundamental para esse eixo, que tem em Vitória a grande ligação, porque ferrovia e porto têm que andar de braços dados.

Temos também a Ferronorte. Está hoje, na realidade, está vindo pelo Alto Araguaia, interligando-se à rede da Fepasa, que vai ser privatizada. Ontem, o presidente da Fepasa mencionou que a concessão dessa empresa será dada ao setor privado até dezembro deste ano. Não sei, vamos ver. Então, teríamos a rede da Fepasa que se interliga com a SR-3, SR-4 e um grande porto sobre o qual o Governo está pensando em novas bases. Em base de concessão pelo setor privado, seria o porto de Sepetiba, que tem investimentos muito grandes a serem feitos, mas, basicamente, pelo setor privado. Aqui o Governo entraria com dragagem e sinalização na entrada do porto e mais alguma coisa.

Depois, temos aqui um projeto de energia muito importante, que é o gasoduto Brasil-Bolívia, que vai mudar a matriz energética desse eixo sudeste. Na realidade, hoje há uma crise energética brasileira muito concentrada em hídrica e alguma coisa em térmica à base de óleo combustível e mais a parte toda de energia da indústria, que é calcada em óleo combustível. Então, o projeto do gasoduto dá escala a uma melhor exploração de todo o gás natural da bacia de Campos, de Santos. Monta-se uma malha de gasodutos, que hoje já tem a ligação São Paulo-Rio de Janeiro, Rio de Janeiro-Belo Horizonte-Campos, que já está concluída. Agora, estou na dúvida se já passou de Juiz de Fora. Creio que já chegou a Belo Horizonte. Com o gasoduto que vai até Porto Alegre, chegando em São Paulo e se interligando, há uma malha enorme de dutos que se interligam com a Bolívia e, pelo sul e aqui pelo norte - vou mostrar neste mapa aqui, que fica mais fácil -, o gasoduto viria e entraria aqui, iria até São Paulo e viria aqui. Pelo norte da Bolívia, ele já é interligado, o campo de Rio Grande, com o norte da Argentina, com os tanques de gás da Argentina. Basta inverter o fluxo de gás que hoje é da Bolívia para a Argentina. Hoje a Argentina tem excedente de produção, poderia inverter. E também está sendo pensado, e já se trabalha privativamente, num projeto para colocar uma termelétrica em Uruguaiana. Com isso, seria fechado o anel de gás do Mercosul com a bacia de Campos, o que é muito positivo.

Verificamos no mapa do Centro-Oeste a ferrovia Ferronorte; inclusive, quando houver o PPA, apoiaremos o Sr. Olacyr de Moraes, no sentido de ele chegar até Alto Araguaia.

Numa parte, temos a influência do escoamento dessa produção que se dará por Sepetiba e, nesta outra faixa, dar-se-á por Vitória. Claro que estamos apostando fortemente na hidrovia do Tocantins-Araguaia. No primeiro momento, como tínhamos restrições de recursos, fizemos a opção de sair de São Geraldo até Marabá, interligando à ferrovia de Carajás; sendo que, em Tocantins, a Norte-Sul, chegando até Estreito. Quando da elaboração do plano, era essa a possibilidade vislumbrada nesse eixo norte-sul.

O projeto da hidrovia do São Francisco tem poucuíssimo recurso, o que nos faz ter a expectativa de que neste ano a hidrovia já comece a operar até Petrolina. Então, teríamos Pirapora. Lá a Vale já está bastante avançada no Projeto Unaí-Pirapora, o que completaria a estratégia de a empresa ter sua participação no consórcio da Centro-Leste, no que tange a carrear cargas que estão em Goiás, boa parte de Minas e no entorno de Brasília para o porto em Vitória.

A hidrovia de São Francisco tem uma ligação ferroviária por Petrolina, onde se faria um transbordo; depois, ter-se-ia a Transnordestina que,

neste caso, ligaria até Salgueiro. Desta cidade, haveria a recuperação da malha ferroviária até Suape e, também, de um pequeno trecho até Missão Velha, quando se faria um Y chegando até Fortaleza. Na realidade, nessa parte em que nos encontrávamos, não tínhamos condições de prever recursos para esse tipo de projeto. Dependerá muito do funcionamento da própria hidrovia, pois acreditamos que, se não for possível fazer-se perfeitamente, devemos fazer o razoável para que setor privado tenha a confiança naquele modal. Isso acontece com a hidrovia do Tocantins-Araguaia. Por outro lado, se não se pode fazer as reclusas de Tucuruí, que são muito caras, façamos a hidrovia funcionar todo o ano até São Geraldo, que dista 1.240km de Nova Xavantina. Uma carga sobre o rio Madeira, por exemplo, reduzirá o custo-transporte de 75 para 33km a tonelada. Ocorre que o produtor apropriar-se-á de uma renda, que hoje não possui, pois se perde no custo do transporte quando precisa colocar sua produção no exterior. De fato, mudaremos a pressão de carga em Petrolina quando a hidrovia estiver operando, o que significará, economicamente, a necessidade em primeiro obter-se a concessão da malha do Nordeste e o apoio do Governo, através de financiamento, para a construção dessa ferrovia.

Finalmente, no Norte do País, teríamos alguns projetos importantes. Estou-me centrando na parte de transportes e volto a mencionar: cabotagem é o grande eixo de desenvolvimento do País, ou seja, o litoral é um eixo importantíssimo. Se, de fato, conseguirmos fazer com que os nossos portos operem a custos razoáveis, teremos condições de tirar caminhões da estrada, de tirar a pressão para a recuperação de rodovias. Os Senhores. acompanham aqui no Congresso a quantidade de recursos... Claro que também não vamos, agora, simplesmente fechar os olhos e esquecer o Governo. Não é isso! O que precisamos é de movimentos coordenados: tirar a carga das estradas, reduzir o custo dos transportes no País e, ao mesmo tempo, dar condições para se recuperar essas estradas. Estamos bem avançados na negociação, com o Banco Mundial e com o BIRD, de um bilhão de dólares para a recuperação de rodovias dentro do novo sistema nacional de viação, deste passaríamos uma parte para os Estados. No caso, a Hidrovia do Madeira tem um significado muito importante. Você pode chegar com navios Panamax de cinqüenta mil toneladas à Itaquatiara. A hidrovia do Madeira teria toda essa região para escoar por aqui. Temos a ligação com a Venezuela. A hidrovia do Tapajós é, também, uma hidrovia que promete. Na ocasião do plano, a colocamos como estudo porque, de fato, não tínhamos dados suficientes para garantir a sua colocação, dimensão, metas, o que era preciso. Hoje, já estamos mais avançados nessa área e poderíamos pensar, mas são ainda investimentos meio salgados para o nosso orçamento tão combalido.

Senador, quis apresentar em linhas bastante gerais. Penso que no debate poderemos discutir pontos específicos.

Obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Muito obrigado.

Gostaria de agradecer a sua exposição, também muito lúcida.

Encontra-se aqui presente o Dr. Paulo Augusto Vivacqua, que foi o primeiro expositor.

Abro os debates, naturalmente, dando a palavra, inicialmente, ao Sr. Relator, Senador Mauro Miranda.

O SR. RELATOR (Mauro Miranda) - Sr. Presidente, temos que reconhecer o grande trabalho, o brilhantismo da exposição do Dr. Paulo Vivacqua, um grande técnico, experiente, e hoje também já um político no sentido do desenvolvimento desse País, e também da exposição do outro conferencista, Dr. Mauro, que veio dar aqui uma geral sobre o problema.

Ficamos preocupados porque o Ministério do Planejamento está aqui e é o grande coordenador. Não sei até que ponto, Dr. Mauro, que o Dr. Paulo Vivacqua, com a experiência que tem no instituto, participou da discussão desses corredores, por exemplo. Com quem o Ministério do Planejamento discutiu esse conjunto para ter uma integração dessas ações? Sei que é iniciativa, mas uma empresa privada financiada por um empresa pública, a Vale do Rio Doce, que sustenta esse corredor. Então, onde está o Ministério dos Transportes tanto na exposição do Dr. Paulo Vivacqua quanto na sua? Há uma falta de integração. Depois, teremos cobranças efetivas do poder público na execução desses projetos. O que estou vendo é que está faltando alguém, um grande cobrador. V. Sª colocou muito bem: pouquíssimos recursos vão fazer funcionar a hidrovia do São Francisco, depois, pouquíssimos recursos para fazer funcionar a hidrovia do Madeira.

Tivemos aqui, em nosso Corredor do Centro-Leste, felizmente, agora privatizado e sob a liderança da Vale do Rio Doce, pontos de estrangulamentos pequenos, mínimos, na Serra do Tigre, depois na transposição para Belo Horizonte e uma briga que sempre houve entre a rede ferroviária e a Vale do Rio Doce que dificultava o nosso transporte. Estou achando que está faltando agora um cobrador das ações do Governo, já que o planejamento está bem feito, já que a estratégia do desenvolvimento, tanto por parte do Dr. Paulo Vivacqua, que se percebe muito bem, e da sua também se complementam, mas falta o Governo, quer dizer, há poucos recursos, mas percebemos que com poucos recursos ele seria muito mais eficientes se tivesse algum órgão do Governo capaz de cobrar isso, a exigência da rapidez disso.

Contudo, temos um problema grave, Dr. Mauro, em relação ao eixo nosso de Goiânia até Santos, para levar a rocha fosfática, que fica em Catalão - e eu repito em todo lugar que vou - até o porto de Santos. Aí a Rede Ferroviária Federal, depois a Fepasa, depois um pedaço da rede de chegada ao porto. Para sair de Catalão a rocha fosfática - que vai dar o produto mais importante para a agricultura, o fosfato -, levamos 19 dias. Existem ferrovias prontas e leva-se 19 dias para chegar até lá. Ou seja, é mais fácil buscar as rochas em Marrocos ou na Flórida do que levá-las de Catalão até o porto de Santos.

Percebe-se que, às vezes, não se precisa nem de dinheiro, falta que a pessoa que toma conta disso dê um grito para resolver rapidamente esse problema. Temos as ferrovias já prontas. Acho que está faltando esse elemento do Governo, que seria o grande executivo disso - será que o Ministro dos Transportes que está fora desse conjunto todo, que não cobra efetivamente essas ações?

Em relação ao rio Madeira, por exemplo, como vimos ontem, quanto tempo levou? Foi preciso pegar dois Ministros e quatro Senadores para irem à hidrovia do Madeira liberar um recurso mínimo, em torno de 30 milhões, para viabilizar toda aquela hidrovia.

Acredito que, nesta hora, devemos saber o que temos que fazer nesta Comissão para que se agilize esse processo e para que se cobre, efetivamente, dos poderes concedentes, do próprio Poder Público, uma ação mais rápida nesse setor.

Dr. Paulo, do seu lado, como iniciativa privada - temos que reconhecer também que ela é iniciativa meio privada, porque na realidade quem sustenta, por exemplo, a grande líder desse processo todo é a Vale do Rio Doce, que financia esse corredor, esse agente privado catalisador desse movimento todo -, qual a sugestão que o Senhor acha que devemos dar? Há iniciativa privada, há o outro lado, mas falta uma coisa que está emperrada na solução desse nosso problema.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Gostaria de aditar, porque, certamente, não foi apenas uma pergunta, foi algo muito mais amplo, que vai ensejar, Dr. Mauro, uma resposta: a realidade que estamos vivendo é a do esgotamento de um modelo econômico, ao mesmo tempo em que se esgotou também - produzindo conseqüências como a própria falência do Estado - a impossibilidade de o Estado, entidade de direito público, investir.

Então, cada dia mais, vai sobrando para o Estado - porque acredito que cheguemos à virada do século com quase nenhuma estatal mais, isso no mundo todo, até porque a velocidade é hoje a característica desses tempos e não é muito o forte das estatais - uma ação de poder concedente, regulador e fiscalizador e de indutor do desenvolvimento, diagnosticando, até com o auxílio da iniciativa privada também, e produzindo uma visão de logística e, ao mesmo tempo, induzindo os entes privados a atuarem. É o espaço que o Estado detém e vai deter cada vez mais.

Então, V. Sª falou, agora há pouco, por exemplo, na questão da navegação de cabotagem. Podíamos tirar os caminhões da estrada. Sabemos, por exemplo, que os navios **roll-roll**, **roll-on-roll-off**, que faziam a travessia do continente para a Inglaterra, se não acabaram, diminuíram completamente a sua necessidade. Então, estão encostados em muitos lugares aí. Um navio desse encosta no Espírito Santo, levando dois mil caminhões que deixam o cavalo e seguem até o porto de Suape, por exemplo. Lá, entra novamente o caminhão, quer dizer, não usou as estradas.

Isso não é feito por alguma razão, porque os empresários ficam soltos, eles naturalmente podem ter essas idéias, essa criatividade, mas seriam muito melhor ajudados se a União, com o mínimo recurso que tem e com os esforços de planejamento que já fez - planejamento esse que parece devesse ser feito também com a participação da sociedade, porque hoje a sociedade, cada vez mais, vai submetendo o Estado e deixando de por ele ser submetida. Essa é a questão. Ou seja, o que realmente o Estado pode fazer. Ontem colocamos essa questão em Cuiabá, e parecia até que nós achávamos que o Estado devesse fazer muito pouco. Acho que o Estado está necessitando fazer muito mais.

Com relação à referência que foi feita ao Dr. Paulo Vivacqua, apenas vou fazer uma pequena defesa, embora ele não tenha me pedido. Parece-me que esse trabalho que o Estado está fazendo menos do que aparenta, ou menos do que desejávamos - a não ser que se tenha uma explicação melhor - e

do que a conjuntura exige, está sendo feito exatamente por entes como esse do corredor.

Nobre Senador Mauro Miranda, não podemos prescindir de alguma forma de sangue para que essa entidade exista. Ela continua sendo privada e tem que ter algum recurso. A Vale do Rio Doce tem o importante papel de indutor do desenvolvimento e, ao estimular entidade assim, que está prestando, a meu ver, um grande serviço ao País e especificamente a essa região do País, ela está fazendo algo muito importante. Não vejo como pudesse existir uma entidade como essa sem esse tipo de ajuda. Ela dará contrapartida a essa ajuda com aquilo que ela produz e com o que foi apontado aqui pelo Dr. Paulo Vivacqua.

Tenho a certeza de que o que se pretende, talvez, colocar é que o consórcio possa fazer muito mais, e aí é que possa ser uma forma de cobrança. Mas acredito que para isso, certamente, o Dr. Paulo terá alguma explicação.

O SR. MAURO MARCONDES. - Quero dizer que considero importantíssimo o trabalho do corredor e o trabalho que a Vale está fazendo lá, com o Dr. Paulo. É excelente. Ele é um apaixonado pelo setor. A dificuldade que estou vendo é o Ministério do Planejamento, de uma forma, e nós do Ministério dos Transportes não estamos vendo isso, as grandes definições de política, faltando uma unidade. Possivelmente a Rede Ferroviária Federal deve ter o seu plano de ação diferente, uma dispersão, faltando um coordenador e um cobrador de execução em seguida. Estou preocupado somente nesse sentido. Reconheço o trabalho, pois é excelente, ainda mais colocado na mão de um apaixonado, que é o Dr. Paulo Vivacqua, um entusiasta desse processo.

Vejo uma dispersão imensa de inteligências em vários setores, sem uma coordenação capaz de jogar com mais rapidez. Estamos discutindo demais e acabamos não tendo uma ação conjunta que vai significar mais eficiência para o setor.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Concedo a palavra a V. Sª. e, depois, ao Dr. Paulo.

O SR. MAURO MARCONDES - A questão da articulação é crucial. Na realidade, o Presidente Fernando Henrique Cardoso está buscando de alguma maneira, através das câmaras setoriais, e hoje temos seis ou sete câmaras setoriais, e vou me referir especificamente porque acompanho, dou suporte ao Ministro do Planejamento na Câmara, de Políticas e Infra-Estrutura.

É claro que o problema dos 19 dias é de fato operacional da Rede Ferroviária, pelo que estou entendendo. A Rede opera de forma ineficiente para sair com a rocha fosfática de Catalão para chegar no Porto de Santos. Ela leva 19 dias e, certamente, se tivesse uma outra alternativa - e não existe por causa dos volumes - de um outro modal de transporte, o setor privado que hoje paga esse custo, ele optaria por um outro meio.

O que precisamos apostar é que existe a passagem dessas estruturas que hoje não conseguem, porque ficaram arcaicas ou por que - nos alongaríamos muito aqui - o Estado ficou nessa situação, que hoje opera de forma tão ineficiente, se conseguimos ser felizes na passagem dessa operação para o setor privado, de fato, acredito fortemente que esses 19 dias vão se reduzir, assim como vamos ver uma mudança radical na malha do corredor Centro-Leste, interligado à Vitória-Minas.

Tenho certeza de que isso muda completamente o próprio processo de desenvolvimento da região. Quer dizer, há questões em que, de fato, falta articulação do Governo. Por exemplo: qual é sempre a nossa proposta? No caso específico do Centro-Leste, tínhamos feito um estudo, no qual o Dr. Paulo Vivacqua deve ter trabalhado, em 1994.

O fato é que houve uma associação de Ministérios, e o Ministério do Planejamento coordenou o processo. Nós envolvemos, numa determinada etapa desse processo, mais de 300 técnicos do Governo. Os projetos que estão aqui no PPA foram negociados e montados em perfeita articulação com o Ministério dos Transportes.

A tendência de todos nós é sermos centrípetos, ou seja, querer atender a tudo, é querer acolher o máximo de demanda. No entanto, nós do Planejamento temos de ser centrífugos, puxar sempre para dentro para de fato manter as prioridades que já estão definidas, ou seja, sermos os mais seletivos possível. Como se faz isso? Não tenho muita experiência nesse assunto, os senhores têm mais do que eu. Mas, vi que na Administração Direta, de fato, tudo conspira contra a seletividade. Você faz o planejamento, todavia o duro é fazer com que o planejamento fale com o orçamento, e que as prioridades estabelecidas no planejamento sejam atendidas.

V. Exª mencionou aqui que precisou de dois ministros, quatro secretários, quatro Governadores para conseguir alocar, de fato, 30 milhões para a hidrovia do Madeira, mais ou menos isso. Essa é uma prioridade absoluta do PPA.

Nós, da SPA, apesar de a nossa equipe ser pequena, estamos fazendo um esquema que chamo de "Cosme e Damião". Sou carioca e, no passado, no Rio de Janeiro, havia aqueles guardas Cosme e Damião que andavam nas ruas. Quero fazer uma dupla de "Cosme e Damião" que cuidará de uma carteira de projeto, cada um cuida de um pedaço do projeto. Essas pessoas, de fato, têm que saber tudo.

Amanhã, de manhã, já está marcada uma reunião. O Rui é da área de transportes e sabe disso. Teremos uma conversa com o Sr. Paulo Fontenele, Subsecretário de Orçamento e Planejamento do Ministério dos Transportes, para saber o que está acontecendo com a hidrovia do São Francisco. Havia muita verba prevista no orçamento para essa hidrovia e estão querendo diminuir esses recursos.

A questão fiscal é muito grave. A situação está complicada, mas não é por isso que vamos fazer cortes lineares ou simplesmente tentar atender a todos. Precisamos de 9 milhões para a hidrovia do São Francisco, e você vai reduzir para 4 milhões. Por quê? O papel do planejador não é só planejar, é também ter compromisso com o que planejou e ser o catalisador da linha de frente. O planejador não pode operar, mas ele tem que ser o cobrador, ele tem que ser, na realidade, aquele que fica estimulando para que as coisas convirjam novamente para as prioridades estabelecidas. É isso.

Estamos começando. Temos um novo sistema chamado BPI - Banco de Projetos de Investimentos, e qualquer projeto de investimento que entrar no orçamento tem que ter as informações cadastradas nesse banco. O que significa isso? Significa que não vou poder mais ter uma linha e um valor só. Vou precisar ter informações sobre aquele projeto. Aquele dinheiro que está sendo colocado, adianta, conclui o projeto.

Hoje, vemos que o orçamento não tem a história do projeto por trás. Então, estamos também trabalhando na área de acompanhamento, nesse sentido. E estamos justamente trabalhando, SOF, Secretaria de Assuntos Internacionais e Secretaria de Planejamento, no sentido de montar um comitê informal de investimento em que vamos olhar todos esses projetos antes de encaminhar ao orçamento. Ajudar nesse sentido.

É difícil, Senador. É um processo longo, no sentido de conformar um Estado que seja mais articulado, que de fato consiga fazer valer as suas prioridades. Senão, não acontece.

Quanto à questão de envolver a sociedade, na Eco-92, foi estabelecido que os países teriam as suas comissões de desenvolvimento sustentado. E o Governo Itamar Franco, por meio de um decreto, criou a Comissão Interministerial de Desenvolvimento Sustentável. Nós, então, estamos agora tentando e já estamos avançados em implantar essa comissão, que vai pensar o desenvolvimento sustentável, planejar, tentando envolver a sociedade também.

De fato, na elaboração do Plano Plurianual, tivemos prazos bastante limitados, e o processo não pôde absorver a contribuição da sociedade de uma forma mais ampla, muito embora vários estudos, vários trabalhos já tenham sido feitos ao longo dos anos precedentes e que nos ajudaram a pensar o processo do Plano Plurianual.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Muito bem. Concedo a palavra ao Dr. Paulo Vivacqua.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVACQUA - Gostaria de cumprimentar o Senador José Ignácio Ferreira pela iniciativa de ter instalado esta Comissão, que traz à discussão este tema do Corredor Centro-Leste, importantíssimo para o País.

E gostaria de também agradecer a todo um passado do Senador Mauro Miranda em relação a este projeto. O Senador, quando Deputado Federal, empenhou-se de forma extraordinariamente enérgica na consecução de medidas políticas de grande importância para esse Corredor. O Deputado Mauro Miranda foi um dos esteios políticos do início de tudo isso.

Esse Corredor iniciou-se a partir de um movimento do Governador do Espírito Santo de então. Propusemos a ele um projeto, que ele acatou, fornecendo a necessária liderança política na ocasião. E o processo que desenhamos na ocasião foi inovador. Movimentamos a opinião política e o peso político de uma região na solução dos seus problemas regionais. Transformamos uma questão que, antigamente, era exclusivamente ou quase exclusivamente federal - e portanto resolvida num ponto concentrado da capital do País -, tiramos esse problema desse nível e disseminamos, descentralizamos o problema, regionalizando-o. Associamos a ele muitos Parlamentares aguerridos, como o Deputado Mauro Miranda, que nos ajudava imensamente, como muitos outros. S. Exª era um dos principais líderes - posso dizer isso aqui e registrar - nesse apoio a nós. Associamos esse projeto a políticos, como o Deputado; a governadores, como os governadores de então

que transformaram a questão numa questão deles, da região. E nós nos oferecemos como instrumento pragmático, operativo, dessa vontade política. E temos procurado agir da melhor forma nesse sentido.

Por exemplo, ainda antes desses episódios, quando tracei a Ferrovia Leste-Oeste, ela tinha um sentido estratégico muito interessante: ligava Pirapora, mais ou menos a Goiânia, a Cuiabá, Porto Velho e Acre; ligava o Rio São Francisco ao Rio Tocantins, ao Rio Araguaia, ao Rio Madeira e ao Rio Paraguai. Ela cruza as cabeceiras de todos esses rios. Essa ferrovia tem que ser restituída ao seu traçado original. O traçado foi modificado. É um traçado competente, sem dúvida, mas é outro. O nosso traçado cruza Goiás pelo seu meridiano, pelo seu paralelo, pelo centro, e é absolutamente essencial que retomemos esse traçado.

Temos discutido isso com a Valec, e as discussões estão adiantadas. O seu Presidente atual, Dr. Luis Raimundo, é altamente sensível a toda essa questão. Ele embarcou de corpo e alma nesses processos, na Norte-Sul também. Isso é uma luta a ser desempenhada agora, uma nova luta.

O SR. RELATOR (Mauro Miranda) - Permita-me um aparte, Sr. Presidente. O Senador Waldeck Ornelas colocou muito bem esse ponto do desvio dessa rota no sentido de encaminhamento muito mais para o Centro-Sul, para acumular mais economia no Estado de São Paulo, em vez de caminhar no sentido da descentralização do País, prejudicando mais uma vez a nossa Região Centro-Oeste, que teria todas as condições de absorver. Lá já está lotado, o porto de Santos saturado. Então, estava na hora. Mas o que acontece? Todas as forças caminham no sentido da modificação do traçado, prejudicando a nossa região. É ponto fundamental falarmos que estamos sentindo na carne esse problema.

Faz falta, no caso da Ferronorte, de quem o nosso Senador Jonas Pinheiro foi grande idealizador e lutador, a cobrança disso tudo. Há um prazo para que ela fique pronta. Não digo que a culpa é do Governo, mas os nossos Governadores não têm condições de cobrar, porque não foi privatizada, é uma concessão, vem do Governo Federal. Não há prazo. Não fiscalizamos o traçado. Não foi discutido, na hora da concessão, qual o traçado que considerávamos o melhor. Não existe um executor nem um cobrador da eficiência da iniciativa privada. Ela pode executar, mas temos que zelar pelo interesse nacional.

Outro aspecto da colocação do Senador é quanto à eliminação de um Estado importante na produção do País, o Estado de Goiás, do novo traçado. Ela não passa mais por Goiás, fugiu do seu motivo estratégico. Um dos principais Estados produtores de grãos era um dos alimentadores daquele traçado antigo, por isso ela passava por Goiás.

Somos muito gratos ao Estado do Espírito Santo, que investiu, nesse consórcio, pesadas somas em seu desenvolvimento inicial. Fizemos, com recursos do Estado do Espírito Santo, aprovados naturalmente pela Assembléia, pelo Governador, somas pesadas, em estudos de viabilidade dessas ligações até o centro do País, com o objetivo de levar ao Espírito Santo também as cargas, já que o Estado só pode aplicar recursos tendo em consideração também o seu interesse. Mas o interesse maior era realmente a união desses portos tão úteis com o centro do País. Foi um grande apoiador o Estado do Espírito Santo de todo esse processo, com recursos.

A Vale do Rio Doce, como bem colocou o Senador Mauro Miranda, ajudou sempre muito nisso, inclusive pagando a minha aposentadoria - sou aposentado por ela -, quando era uma partícipe do projeto da Valec também, como é agora do Corredor Centro-Leste. Somos muito gratos pela participações da Vale do Rio Doce nesses projetos. Sou um velho funcionário dessa empresa. Possa falar, em benefício da empresa, que esses projetos, como o do Corredor Centro-Leste, aduziram substantivas receitas à Vale do Rio Doce, já que estamos, através da ação desse consórcio, derivando para o Estado do Espírito Santo cargas que não iam para lá. Pelo menos mais 700 mil toneladas/ano de grãos jogamos naquelas linhas, naqueles portos, aduzindo receita aos portos e à própria Vale do Rio Doce. Ela nos ajuda muito e é por nós ajudada, como todos os demais partícipes da rede: as redes, os portos e os privados.

Também devemos muito da nossa sustentação econômica a muitas empresas privadas, como a própria Ferronorte, a Coimex, Andrade Gutierrez, Cemig, Escelsa, Samarco, partícipes do nosso orçamento. Não fora esses apoiadores, realmente não poderíamos estar desenvolvendo essa tarefa, como estamos até hoje. Precisaremos de mais apoiadores porque mais poderemos fazer. Os nossos orçamentos são extremamente limitados ainda.

Outra questão mencionada: a sociedade civil brasileira é muito desorganizada, pouco organizada, ao contrário, por exemplo, do que acontece nos Estados Unidos, na França ou na Alemanha. O Governo tem pouco amparo da sociedade civil. Tudo é o governo.

Com esse corredor, contribuímos para organizar a sociedade civil em torno de um certo projeto. Temos uma sociedade privada, sem fim lucrativo, organizada como sociedade civil, com a intenção de criar empregos no interior. Estamos presentes na economia do País hoje para ajudar o Governo, apoiá-lo, como acontece nos Estados Unidos. Uma das riquezas, uma das forças daquele governo é a grande organização da sociedade civil para resolver problemas. Procuramos fazer isso, contando com o poderoso apoio do mundo político da região e empresarial.

A nossa atividade tem outro componente importantíssimo. Sendo uma sociedade civil sem fim lucrativo, seus projetos são permanentes no tempo, não se interrompem. A cada quatro anos, por exemplo, é muito comum na nossa perversa prática política, a interrupção das coisas. Nosso mundo é assim. É tudo muito interrompido. Os projetos são, muitas vezes, arquivados. A sociedade civil, nesse caso, o Corredor Centro-Oeste, procura manter a continuidade por intermédio do Governo, e tem conseguido. Houve uma mudança recente de Governo há um ano, e todos os projetos continuaram com o forte apoio de todos os que nos apoiavam antes, porque somos apartidários, apolíticos e sempre fazemos algo em benefício de todos.

Para complementar, estamos dando mais um passo nesse momento, organizando a chamada Fundação Centro-Leste, uma entidade com caráter de fundação, que procura estudar e pesquisar as políticas e formas de criação de empregos objetivamente, no centro de um rico país como o nosso. Não se sabe ainda como fazer isso. Mas há que se empenhar, por intermédio dessa fundação, deslindando essas questões.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Concedo a palavra ao Senador Jonas Pinheiro, Vice-Presidente da Comissão.

O SR. JONAS PINHEIRO - Sr. Presidente, ontem, a presença desta Comissão em Cuiabá foi muito importante para o conhecimento dos problemas existentes no Centro-Oeste, particularmente em Mato Grosso.

Dr. Paulo, a exposição de hoje tem muito que ver com o trabalho inicial da minha vida. Fui o coordenador do Programa do Cerrado no Estado, o Pólo Centro. Lutamos muito naquela época. Houve muita dificuldade, porque estávamos iniciando nas tecnologias que tiveram efeito no cerrado, principalmente o (?) do arroz, do milho, da soja.

Estamos com alguns problemas na área de tecnologia de soja, mas hoje já se tem, no Estado de Mato Grosso, em todo o cerrado do Centro-Oeste, produtividade igual à americana. Quanto ao milho, está-se produzindo cem a cento e vinte sacas por hectare. Essa produção hoje espanta os produtores americanos. Sempre visito a região de Chicago que produz milho e soja e onde se tem a suinocultura e a avicultura, e a grande preocupação do produtor americano é viabilizar o Centro-Oeste brasileiro. Nos Estados Unidos, em qualquer lugar que se produz, o custo do frete é apenas 4% da receita - tenho dito isso em várias oportunidades -, enquanto que, em alguns lugares de Mato Grosso, está-se produzindo com o frete custando aproximadamente 25% do valor do produto.

Estamos diante de saídas extraordinárias para o Centro-Oeste. Ontem, por exemplo, discutimos muito sobre a Cuiabá/Santarém, sobre o (?)/Tapajós. Discutimos também sobre os Rios Paraguai e Paraná, e consideramos que a saída mais curta para o Atlântico é o Porto de Tubarão. Mas há o grave problema da falta de conexão da região com Tubarão, a não ser por caminhos tortuosos.

Quanto à Ferronorte, há que se apressar o seu ramal que sai do Alto Araguaia com direção à Uberlândia, porque, sem dúvida, para aquela região, o traçado mais curto é saindo de Cuiabá, onde se chega na ferrovia, vindo para o Alto Araguaia e entrando no sudoeste baiano, naquela vasta região produtora de Goiás, chegando à Uberlândia, onde, com certeza, há maior facilidade de atingir-se o Porto de Tubarão.

Há o trabalho que está sendo feito por intermédio do Madeira/Amazonas, e, há pouco tempo, foram conhecê-lo o ex-Ministro José Serra, o Secretário Geral, Dr. Andrea Calabi, assim como representantes do BNDES e da SUDAM. O Governo, na oportunidade, ficou impressionado com o que será essa hidrovia que está prestes a acontecer.

Não me impressiona, porque hoje o preço da tonelada do produto que sai do Parecis em direção a Roterdã, via Paranaguá, é US$105,00. Partindo também do Parecis, para atingir Porto Velho, pelo Madeira e Amazonas, chegando a Itaquatiara - num percurso de 1.160km de navegação - para em seguida embarcar para Roterdã, o preço da tonelada do produto é US$73,00. É uma diferença enorme! Viabilizará uma região praticamente desconhecida que engloba Rondônia, o Acre e grande parte do Estado do Amazonas, onde está o Humaitá, com quase um milhão de hectares de cerrado à margem dessa rodovia.

Peço, por isso, o apoio do Dr. Mauro, porquanto teremos hoje uma

reunião no Ministério de Planejamento para exatamente cuidar de alguns aspectos que ainda estão entravando a utilização dessa hidrovia. O primeiro é um pedaço de estrada, de 200km aproximadamente, dentro do Estado de Mato Grosso, na região do Parecis. Aliás, estamos, aqui no Senado Federal, mudando o traçado da BR-364, inativa em alguns trechos, para que as melhorias atinjam áreas de produção que dão acesso a BR-174, com destino a Porto Velho.

Há poucos recursos, como disse o nobre Senador Mauro Miranda. Dentro da calha do rio Madeira, precisaremos de apenas US$6 milhões para a sinalização do rio. O resto, a iniciativa privada já está fazendo, como o ótimo armazém dentro do porto em Porto Velho e um porto em Itaquatiara. Com certeza, daqui a pouco tempo tomaremos conhecimento que as referências de preço dos produtos agrícolas, principalmente a soja, são Roterdã, Paranaguá e Itaquatiara. Isso porque, além de a produção daquela região ser viabilizada, o prêmio a ser pago, já que esse porto está no Norte do Brasil, para quem faz esse negócio será um pouco mais elevado do que o do porto do Paranaguá.

Em sendo assim, solicitamos o apoio para a viabilização desses recursos da navegação para este ano, uma vez que há já um bom entendimento. No próximo ano lutaremos para a estrada que tornará a região mais viável.

O SR. (Não Identificado) - Senador, essa estrada, segundo o Sistema Nacional de Viação anterior, pertencia a Mato Grosso e passou agora a ser federal?

O SR. JONAS PINHEIRO - Exatamente. Eram duas MTs: a que sobe, MT-170; e uma outra que atravessa Mato Grosso, MT-235.

O SR. (Não Identificado) - Foi essa que se transformou em federal?

O SR. JONAS PINHEIRO - Sim. Nesses dois trechos, passará a ser federal. O projeto já foi aprovado em duas comissões na Câmara dos Deputados e deve ir a plenário brevemente. Posteriormente, virá para o Senado, onde, por certo, será aprovado. Já estamos estabelecendo uma estratégia para conseguirmos recursos para pavimentar a estrada. Enquanto isso não acontece, o Governo do Estado e a própria empresa que está fazendo o trabalho colocarão recursos próprios para essa obra.

Sonhamos que grande parte de Mato Grosso, principalmente Rondonópolis e Alto Araguaia, que não tem acesso a qualquer desses corredores, venha ter acesso a Tubarão. O caminho natural dessa região é via porto de Tubarão.

Ontem, enfatizei a importância da presença desta Comissão no Estado.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio) - Indago se o Sr. Relator tem mais alguma pergunta.

O SR. RELATOR (Mauro Miranda) - Não, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio) - Que... agradecer a presença dos Srs. Expositores, Drs. Paulo Augusto Vivacqua e Mauro Marcondes, que fizeram deste um alto momento da Comissão, trazendo-nos informações da maior valia. Quero agradecer também a presença importante dos Srs. Senadores, o Vice-Presidente, Senador Jonas Pinheiro, o Sr. Relator Mauro Miranda, os Senadores Gérson Camata, Beni Veras, Ernandes Amorim, Lauro Campos e Valmir Campelo, e dos Srs. Representantes da Vale do Rio Doce, do Governo de Goiás, dos Srs. Assessores do Senado, Dr. Villas Boas e Marcos Parente.

Nada mais havendo a tratar a Presidência vai encerrar a presente reunião.

Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 12h 34min.)

ANEXO VI

6ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADA EM 16 DE OUTUBRO DE 1996
LOCAL: UNAÍ

O SR. JOSÉ ADJUTO - Está aberta a reunião. Convido a todos a ocuparem os seus lugares.

Dando início aos trabalhos, em virtude do seu alto significado político, econômico deste evento para Minas, e porque não dizer também para o Brasil, neste instante, convido a todos a ouvirem de pé o Hino Nacional, pois vibra a alma cívica do nosso povo.

(Execução do Hino Nacional)

É com justificada satisfação que convido para fazer parte da Mesa a Senadora Regina Assumpção, Representante de Minas Gerais no Corredor Centro-Leste de Exportação e promotora deste evento; o Exmº Sr. Ministro dos Transportes, Alcides José Saldanha; o Dr. Celso Furtado Azevedo, Secretário Adjunto de Transportes e Obras Públicas do Estado de Minas Gerais, representando o Governador Eduardo Azeredo; o Exmº Sr. Prefeito Municipal de Unaí, Dr. Adélio Martins Campos; o Vereador José Mário, Presidente da Câmara Municipal de Unaí; o Dr. Villas Boas, Secretário Executivo da Comissão Especial do Senado; a Drª Regina Corpuce, gerente dos programas de corredor de transportes no Ministério da Agricultura; o Dr. Paulo Afonso Romano, Secretário do Ministério de Meio Ambiente e Recursos Hídricos; o Dr. João Ribeiro, Representante do Secretário de Estado da Agricultura e Abastecimento, o Dr. Alysson Paulinelli; o Dr. Emiliano Botelho, Presidente da Companhia de Promoção Agrícola Campo; Dr. James Lewis, Secretário do Entorno; Osmar Barbosa, Vice-Presidente da Federaminas, representando o Presidente da Associação Comercial e Industrial de Minas; o Coronel Comandante do 28º Batalhão da Polícia Militar do nosso Estado, Tenente-Coronel José Geraldo de Oliveira; Sr. Hélio Oscar Machado, Diretor da FAEMG.

Neste instante, passo a palavra à Senadora Regina Assumpção, que fará a sua exposição.

É com a maior satisfação que convidamos, para fazer parte da Mesa, o Presidente da AMAB, Associação dos Municípios Adjacentes de Brasília, Prefeito de Cabeceira de Goiás, o prezado amigo Antonio Cardoso da Silva. Essa associação congrega 43 prefeitos mineiros e goianos. Convidamos ainda, para fazer parte da Mesa, o Presidente do Sindicato Rural de Unaí, Dr. Alcir de Souza Maia; o Presidente da Associação Comercial de Unaí, Adilson Mendes da Silva.

Concedo a palavra à Senadora Regina Assumpção, representante de Minas Gerais na Comissão Especial do Senado Federal e promotora deste evento.

A SRª PRESIDENTE (Regina Assumpção) - Exmº Sr. Ministro dos Transportes, Alcides José Saldanha; Exmº Sr. Secretário de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais, Sr. Celso Melo Azevedo; Exmº Sr. Prefeito Municipal de Unaí, Dr. Adélio Martins Campos; Exmº Sr. Prefeito da Câmara Municipal, Dr. José Mário; Exmº Sr. Secretário da Comissão Especial, Dr. Villas Boas; Dr. Paulo Romano e demais autoridades presentes, senhoras e senhores, é com grande satisfação que compareço hoje a Unaí para presidir este II Encontro Regional Mineiro Pró-Corredor Centro-Leste. O primeiro encontro foi realizado também com sucesso em Curvelo, e o encontro final, reunindo conclusões de outros encontros, será em Belo Horizonte.

Trago a todos a saudação do Senado Federal, em especial à comissão encarregada de estudar o Corredor Centro-Leste, e seu Presidente, Senador José Ignácio Ferreira, do vizinho Estado do Espírito Santo.

Agradeço especialmente a presença do Exmº Sr. Ministro dos Transportes, Dr. Alcides Saldanha, que representa a integração entre o Executivo e o Legislativo, em benefício da sociedade brasileira. Sabemos que o Sr. Ministro tem boas notícias para Unaí e região.

A escolha de Unaí para sediar esse encontro tem a feliz particularidade de comemorar a consolidação do processo que permitirá finalmente a ligação ferroviária de Unaí-Pirapora, e daí ao Porto de Tubarão. Essa ligação permitirá a integração dessa região e de todo o Corredor Centro-Leste com o Corredor Nordeste, a partir da hidrovia de São Francisco. Abre também ligação a menores custos com o resto do País e com os importantes portos de Sepetiba e Santos.

É evidente o grande benefício que essa obra trará a todos os produtores da região. Ficará mais barato importar os insumos e maquinarias necessárias à produção e poderá cair pela metade o custo da exportação ou para abastecimento interno. São investimentos que vão dar maior competitividade à produção regional, permitindo novos investimentos, em especial na agroindústria, com geração de mais empregos e renda.

Faço questão de salientar aqui que esse é um dos exemplos mais evidentes de como investimentos relativamente pequenos, diante do Orçamento Nacional, podem induzir o crescimento e, o que é mais importante, sua

interiorização e descentralização. No entanto, é preciso discernimento e vontade política para realizar esses investimentos e colher suas conseqüências. É preciso que tenhamos consciência da importância desses investimentos, do que eles representam na redução do chamado Custo-Brasil. O custo se impõe aos produtores além das porteiras de suas propriedades.

O agricultor brasileiro já demonstrou que pode produzir com qualidade e preço suficientes para enfrentar a concorrência internacional; só não consegue é vencer a falta de vias e escoamentos, a ineficiência e altos custos em nossos portos do exagero da tributação. Em boa hora, aprovamos, no Senado Federal, na semana passada, a isenção de ICMS para exportação agrícola e para a importação de bens de produção, o que deve provocar a imediata elevação na renda dos produtores.

Com mais renda, certamente, o produtor investirá mais, consumirá mais e assim acelerará o círculo produtivo, promovendo o crescimento dos setores do serviço e da indústria. Por isso, é indispensável que novos investimentos sejam realizados. Entre os investimentos que vejo como prioritários está a continuidade dessa ferrovia, estendendo-se, agora, até Formosa, em Goiás, interligando-se, no caminho, com a linha existente entre Brasília e Uberlândia e, daí, a São Paulo e Belo Horizonte. Desta forma, será multiplicada a exportação agrícola e pecuária dos atuais 1,5 milhão de hectares da região norte mineira e entorno do Distrito Federal. Será, assim, viabilizada a exportação de 9,6 milhões de hectares mecanizáveis dessa imensa área, sendo 5,8 milhões de hectares no noroeste mineiro e 3,87 milhões de hectares no entorno. Pelas informações que recebi do Governo, já no próximo ano, deverão começar as obras físicas do ramal lá em Pirapora, na expectativa de que boa parte esteja concluída no final de 1998.

Neste contexto, saliento a importância da presença dos senhores aqui, no que considero um seminário pela conscientização da sociedade em defesa dos seus próprios interesses, no mais legítimo exercício da democracia participativa.

Para concluir, faço questão de enfatizar que não se pode ficar restrito à visão exclusivamente econômica desses projetos. Se Unaí e os demais municípios beneficiados pelo Corredor quiserem atrair outros investimentos, como unidades industriais e de beneficiamento, será preciso, em primeiro lugar, investir no ser humano.

Diante do avanço tecnológico, só conquistará novas empresas a cidade que disponha de mão-de-obra qualificada e que demanda investimento em educação. Indispensável, ainda, a oferta de um bom atendimento à saúde, saneamento básico, oportunidades de lazer e cultura. Ou seja, sem boa qualidade de vida não haverá atrativo a novos investimentos.

Como viemos aqui para ouvir e apreender com as lideranças regionais, vamos começar os nossos trabalhos. Muito obrigada. (Palmas)

O SR. MÁRIO AUGUSTO VILLAS BOAS - Neste instante, passo a palavra ao Exmº Sr. Ministro dos Transportes, Dr. Alcides José Saldanha, ressaltando que S. Exª comparece a este evento, honrando e dignificando a nossa terra, com a seguinte comitiva: Dr. Irani Dutra de Siqueira, Chefe de Gabinete; Dr. José Antonio Martins, Assistente de Comunicação Social; Dr. Luiz Alberto Chagas Braga, Coordenador-Geral de Planejamento e Concessão; e a Srtª Graça Albuquerque, Assessora de Relações Públicas.

Com a palavra o Sr. Ministro.

O SR. ALCIDES JOSÉ SALDANHA - Minha prezada Senadora Regina Assumpção, representante de Minas Gerais na mais alta Casa do Congresso Nacional, promotora deste evento; Sr. Prefeito Municipal, anfitrião deste evento; Sr. representante de S. Exª o Sr. Governador do Estado; Srs. Vereadores desta cidade, Sr. Presidente da Câmara, Srs. Prefeitos das cidades circunvizinhas; Srs. Diretores de órgãos de classe e da iniciativa privada; autoridades militares e civis; demais componentes da Mesa; minhas senhoras e meus senhores, o Governo Federal vem desempenhando especificamente a sua função que não objetiva apenas a realização dessa ou daquela obra. O ato de governar, antes de mais nada, é o ato de ter presente a necessidade real do momento e do tempo que se aproxima.

Há 10 ou 20 anos, este País tomou uma decisão calcada, evidentemente, nas determinações externas que sempre norteiam qualquer atividade governamental para quem vive em pleno Século XX e, conseqüentemente, sujeito às regras do jogo internacional. Pretender que um governo exerça a sua atividade governamental para efeito interno, ignorando absolutamente a interface com a conjuntura externa, além de estultícia arrematada é, acima de tudo, um ato contra o próprio interesse das populações. Pretender isolar um país no seu ato governativo, pretender ditar regras de dentro para fora, face a todo estamento internacional, é, no mínimo, igual a alguém querer morar em uma cidade, desconhecendo a existência de seus próprios vizinhos e as benesses que a própria cidade lhe possa oferecer.

Isolar-se não é governar; fechar fronteiras não é governar; criar economia clausurada não é governar. É preciso que o governante tenha exata noção do momento histórico em que vive. Algumas coisas que eram verdadeiras há alguns anos deixaram de ser com o evoluir da própria técnica e dos relacionamentos internacionais de um país para o outro. Embora alguns ainda vivam prensados à época da guerra fria, temerosos de abrirem-se como país que tem condições de ser uma das maiores economias mundiais, o Governo de Fernando Henrique Cardoso teve e tem a perfeita noção da sua responsabilidade histórica no momento em que vivemos.

Uma das constatações que chega ao Governo, na sua obrigação de ser governo, é que começou a passar o tempo do Estado que fazia tudo, para chegar-se ao tempo em que o Estado deve fazer com que façam. Essa não é uma posição ideológica que se busque no alfarrábio de qualquer biblioteca; é uma posição sobretudo pragmática, ditada pelas necessidades que o País vive no atual momento.

Ninguém, por mais sábio, por mais forte, por mais despreparado que seja, consegue fazer a roda da história girar ao contrário e todos aqueles que, como na lenda grega, não decifrarem o momento histórico serão por ela devorados. É como uma esfinge: decifra-me ou devoro-te. Dentro disso, o Governo passou, em cada uma das suas áreas, a tomar determinações, acima de tudo, constatando as correções que deveriam ser feitas nos rumos nacionais. A primeira delas dizia respeito a uma economia enlouquecida, onde não era lícito fazer-se planos com mais de dois ou três meses, uma economia cujos freios escapavam das mãos não só do indivíduo, mas também das mãos do próprio governante; portanto, dever-se-ia torná-la organizada, capaz de proporcionar ao indivíduo a possibilidade de pensar com determinado período para fazer o seu trabalho e o seu investimento. Claro que ninguém freia um carro em alta velocidade sem que algumas conseqüências ocorram, mas era preciso freá-lo e era preciso ter a coragem, inclusive, de ser incompreendido, contanto que houvesse a busca de um objetivo claro.

Hoje, dois anos passados, pelo menos começamos a ter condições de fazer planejamentos de médio e de longo prazos de maneira séria. Não apenas dizemos que estamos transmitindo para o papel uma série de dados que já sabíamos de antemão que seriam devorados pela estupidez inflacionária em muito pouco tempo. Agora é possível começar a pensar em planejar adequadamente. E, partindo-se daí, o Governo passou a dizer uma outra verdade, que talvez a economia enlouquecida não nos deixasse dar conta. O Governo por si só não tem condições de ser o factótum, o que resolve todos os problemas, como se tivera uma mágica caixa de Pandora de dentro da qual saíriam inesgotáveis recursos para atender a todas as necessidades, prementes ou não, e, principalmente, para atender, às vezes, a interesses cartoriais que se haviam fixado numa Nação de pessoas com grande número de pobres e, acima de tudo, um número quase imensurável de miseráveis.

No momento em que o Governo passou a dominar a economia e começou a dizer que era um governo que pouco se importava com as rotulações pseudo-ideológicas, passou a chamar, dentro do País, as forças vivas capazes de se apresentarem e assumirem o seu papel, que é obrigação de todo e qualquer cidadão. O País não é o Governo; o País é a soma de todos nós. O País não é uma determinada facção que temporariamente esteja no mando do poder público, seja ele Municipal, Estadual ou Federal; o País, que é perpétuo, este é a soma de todos nós, é a soma das nossas necessidades - é verdade -, mas também é a soma das nossas possibilidades.

Dentro dos transportes, especificamente na Pasta que hoje se encontra sob nossa responsabilidade dentro da programação de Governo, é preciso dizer que, desde logo, temos de realizar opções claras sobre a matriz do transporte brasileiro. Nos últimos 30 anos, em decorrência de imposições internacionais feitas então ao Presidente Juscelino Kubitschek e às quais, como homem de bom senso e realizador que era, teve que se submeter à época, ficamos com a tônica do rodoviarismo como base quase que única do transporte nacional. Isso permitiu, em determinado momento, enquanto fluíam capitais externos, na maioria das vezes a fundo perdido e a juro subsidiado, que se estabelecesse uma rede nacional, tanto no âmbito Federal como no âmbito dos Estados mais desenvolvidos, de qualidade boa em relação aos demais países do mundo. Chegou-se, em 1988, a uma rede de 55 mil quilômetros asfaltados no âmbito Federal, e a mais de 100 mil quilômetros asfaltados no âmbito das estradas Estaduais e até algumas Municipais, em determinados casos. Só que, para manter o crescimento das vias rodoviárias, para manter não apenas a conservação que deveria e deve ser anual, mas para que a tônica rodoviária acompanhasse o desenvolvimento de um País que cresce populacionalmente,

fora as migrações externas que já começam na base de 3 a 3,5 milhões de indivíduos por ano, significa que, rapidamente, teríamos - ao mesmo tempo que conservássemos uma malha de 55 mil quilômetros, a um custo médio de US$100 mil/km - a mais poderosa e inigualável rede rodoviária do universo. Ninguém tem nada parecido e será difícil equipará-la.

O Presidente John Kennedy chegou a dizer, em determinado momento, que "não foram as nossas riquezas que criaram as nossas estradas; mas nossas estradas que criaram as nossas riquezas". Só que falava não apenas em rodovias, mas em todos os modais, incluindo-se trens, navios e aviões. E nós nos dedicamos - lamentavelmente, nos últimos anos -, exclusivamente, a um modal, esquecendo-nos de todos os demais. Os americanos, com todo o seu potencial de rodovias, têm sobre elas apenas 28% a 27% da carga pesada. Os brasileiros - em nosso País continental, específico para trens e navios - temos sobre nossas rodovias 71% da carga pesada. Além das impossibilidades financeiras, criadas por tal dependência, há apenas um modal.

Houve, até agora, o sucateamento e o desprezo de outros dois que não podem ser esquecidos. A via férrea, sucateada, é o instrumento básico para a carga pesada de longa distância.

Há alguns meses, na Conferência de Miami, apresentava dados sobre a nossa dependência das rodovias. Causava até, não digo risos, mas uma espécie de compaixão de alguns países mais desenvolvidos com uma pergunta que saltava aos lábios de quem pensa: como conseguem conservá-las?

O Ministro precisa nos dizer que a conservação deteriora-se de 1988 para cá; que já se corre, permanentemente, atrás da máquina, na tentativa de fazer que as estradas sejam, pelo menos, transitáveis? É hora, pois, de - a par de buscarmos recursos para a conservação da malha - passarmos a determinar, como ato de Governo, como decisão de Nação, a exploração dos rios brasileiros e das ferrovias transnacionais. Ao dizer isso, refiro-me a dados de ordem técnica que dizem que o caminhão que deve continuar a ser privilegiado como o único capaz de fazer o transporte porta a porta, mas que não pode ser único e o responsável pela carga de longa distância e de extremo peso. Os equívocos que cometemos nas últimas décadas criam entre nós figuras esdrúxulas de custo social muito alto, já que as ferrovias brasileiras, por um erro de visão, dizem apenas respeito às linhas transversais da carga nacional, isto é, da área de produção ao porto. Esquecemos que 2/3 da carga de um País de 150 milhões de habitantes é feito no sentido longitudinal para levar grandes cargas a grandes distâncias.

Precisamos, portanto, além da conservação e ampliação das redes existentes, que o Governo, ao fazer as concessões à iniciativa privada dos ramais existentes, que essa possua uma rede não sucateada e que possa ter lucros, evidentemente. No capitalismo, isso é da essência do próprio sistema. Seria estulto, senão burrice, querer que alguém trabalhasse na iniciativa privada - dentro de áreas de interesse popular e governamental - sem qualquer lucro. Ninguém é Papai Noel! O Governo precisa adequar esse ganho às necessidades e possibilidades da população brasileira.

No entanto, espera-se que aquele que fizer a exploração tenha condições de fazê-la e de continuar melhorando o seu trabalho. Para isso é preciso que o Governo deixe de perder dinheiro em modais sucateados e possa utilizar as suas reservas de investimento nas grandes linhas transnacionais que ligarão o sul ao norte, o leste ao oeste em todo o País. É preciso também começar a investir dinheiro em aquavias. Aqui, junto aos senhores, há uma de extrema importância: o Velho Chico, o São Francisco da Unidade Nacional.

O Governo Fernando Henrique não apenas disse que tem que haver aquavias, ele está investindo quantias apreciáveis já, desde o Rio Madeira e o Tiête-Paraná, com a finalidade que o São Francisco possa ser melhor aproveitado na sua função de ser a estrada do grão, unindo esta zona de produção e as outras por ele ligadas. Temos que fazer com que, em cima dos nossos rios, não apenas flutuem 2% da carga nacional, mas que os rios sejam aproveitados pelo menos com quantias compatíveis com o tamanho da nossa rede viária e fluvial e com as necessidades deste País.

Esta explanação é para explicar por que o Ministro de Estado está hoje aqui de coração feliz e limpo para saudar os promotores deste ato. Aqui o que se está conversando é a respeito de uma novidade em transportes. É o privilégio de um corredor de transporte onde entra mais de um modal: a via aquática, a rodovia e a ferrovia. Esta a ser construída no ramal Unaí-Pirapora demonstra o futuro do transporte do País.

Enfim, o mais importante é que estão conosco aqui não apenas os homens de Governo, não apenas aqueles que têm ocasionalmente a responsabilidade do mando, mas, acima de tudo, estão aqui reunidos homens da iniciativa privada, produtores de soja, presidentes de sindicatos, homens das firmas privadas que vêm dizer "presente", cumprindo a sua obrigação social de trabalhar adequadamente a fim de que a sua própria riqueza seja posta em benefício da totalidade do cidadão.

Este ato que se está presidindo, ilustre Senadora, o que significa? O Ministro - embora sem voz, porque ousou discursar ontem, no sul, à noite, na rua, com uma onda de frio -, mesmo com as falhas da voz, ainda está com ânimo suficiente para dizer da importância deste ato. Talvez muitos que estejam aqui não se dêem conta do que está ocorrendo. Estamos escrevendo história neste momento, e é preciso que tenhamos em mente a importância do ato singelo.

A idéia que temos - principalmente depois que o cinema americano se dedicou a colocar história em filmes de longa-metragem - é que a história é algo sensacional permanentemente. A história é feita de momentos como este, e ai dos que não entenderem! Em 1789, no momento que caía a Bastilha, Luis XVI, rei de França, escrevia no seu diário: "Sem novidades em França". Ele não viu que a história estava ali e, oito meses depois, perdeu a cabeça na **Place de la Liberté**, porque não foi capaz de entender o momento histórico em que vivia.

O que vim dizer-lhes não é apenas sobre as dificuldades que se tem para conservar uma malha viária, mas que o Governo, além da busca de recursos, para manter uma malha viária adequada, para ampliá-la, sim, ele também direciona os seus valores e a sua força no sentido de podermos dar aos nossos filhos e netos um transporte adequado ao tamanho e às características do País, fazendo com que os corredores multimodais - como se diz tecnicamente - sejam a tônica dos transportes para que todos possam desempenhar melhor a sua função.

Quero saudá-los efusivamente pelo ato. Aqui com os senhores ficarão os assessores que dizem para o Ministro o que deve ser feito, porque o ato político não é um ato de sapiência universal ou pessoal; é um ato de saber escolher bons técnicos e tomar a decisão política, esta sim, no sentido do bem comum, em cima do conhecimento demonstrado pelo técnico capaz. Nem o técnico determinando a política ou o político determinando a técnica.

É pois com enorme orgulho que aqui estou junto com os senhores. Saio daqui deixando o Dr. Noboru Ofuji, Presidente do Geipot, órgão que faz todo o planejamento do Ministério; bem como o Dr. Braga, que é o Coordenador-Geral da área ferroviária no Ministério dos Transportes, para que possam debater, conversar com os senhores e fazer com que este encontro seja o mais frutuoso possível.

Agradeço a oportunidade que me é dada de conviver com os senhores. Mas, ao agradecer a oportunidade de estar aqui e de transmitir, em nome do Senhor Presidente da República, a mensagem de fé no Corredor Centro-Leste e dos corredores que caracterizam a determinação deste País de continuar crescendo com todos os seus recursos públicos e privados, quero dar, à moda antiga, duas notícias que dizem respeito à estrada dos senhores.

Uma é a BR-251, que vem de Brasília até aqui e que já esteve pior do que está agora. Há dois meses, ela estava bem mais deteriorada, mas alguma coisa já foi feita em seu benefício. Hoje comuniquei ao Prefeito Municipal que descontingenciamos mais R$900 mil para a continuidade das obras de seu conserto; ficaram contingenciados, para que tentemos liberar, até dezembro, mais R$1 milhão, especificamente para serem aplicados nesta estrada. (Palmas.)

Há uma outra notícia que não regional, Sr. Representante do Governador, mas que interessa a Minas Gerais: na BR-116, primeiro trecho Salinas-Água Boa, estaremos liberando amanhã a quantia de R$12,3 milhões para a continuidade dos trabalhos. No trecho que vai do entroncamento da BR-116 até Água Boa, existe uma verba prevista de R$9 milhões, da qual mandamos liberar R$5 milhões para que as obras tenham prosseguimento.

Estas são as notícias que posso dar no momento, dentro do esquema da luta pela conservação das nossas vias. Ao reiterar o agradecimento, gostaria de dizer ao Sr. Prefeito e aos diversos Prefeitos aqui presentes, que como homem de cooperativa de grãos - fundei e presidi duas cooperativas e, por intermédio delas, fui colocado na prefeitura de um município produtor de soja, de milho, de alfafa na fronteira do Rio Grande do Sul -, bem mais corajoso do que agora, animei-me a ser prefeito aos 35 anos de idade. Não aceito agora, pois a idade não me permite tanto trabalho, o incômodo de ser prefeito de comunidades pequenas, onde as necessidades são emergentes.

Ao saudar os prefeitos aqui presentes, quero homenagear a bravura do político do interior do meu País. É com essa gente, é com esse material humano, que nós, do Governo central, sabemos que o País haverá de atingir os seus objetivos, que são muito simples. Que cada um de nós cumpra a sua obrigação para fazermos duas coisas muito simples também: a nossa Pátria um pouco menos injusta e o nosso próximo um pouco menos infeliz.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. MÁRIO AUGUSTO VILLAS BOAS - Após ouvirmos as palavras de fé e de confiança do Exmº Sr. Ministro dos Transportes, Dr. Alcides José Saldanha, é com justificada satisfação que passamos a palavra, neste instante, ao Secretário-Adjunto de Transportes, Viação e Obras, Celso Furtado de Azevedo, representante do Governador Eduardo Azeredo, que já colocou entre as suas metas prioritárias de Governo a construção do ramal ferroviário Pirapora-Unaí.

O SR. CELSO FURTADO DE AZEVEDO - Srª Regina Assumpção, Senadora da República pelo Estado de Minas Gerais e coordenadora deste encontro, Sr. Ministro Alcides Saldanha, Sr. Prefeito Adélio, Sr. Presidente da Câmara dos Vereadores e demais componentes da Mesa, minhas senhoras e meus senhores, em reuniões como esta é que descobrimos, sentimos na pele, que o novo Brasil já é realidade. Não estamos mais naquele tempo em que o Governo era o senhor da verdade, o todo-poderoso e o que tudo fazia. Hoje, temos a participação dos municípios que, por mais longínquos, por menores que sejam, contam com a participação efetiva de seus prefeitos em busca de soluções condizentes com a realidade de suas comunidades. Acabou aquele tempo em que os prefeitos iam ao Palácio da Liberdade, às Secretarias em busca de recursos do Governo do Estado para execução de obras em seus municípios.

O tempo moderno é um tempo de parceria, é um tempo em que a iniciativa privada, que acredita nos projetos, que acredita no desenvolvimento de sua região, que acredita no crescimento do Estado de Minas Gerais vem buscando soluções, juntamente com o Governo do Estado e com o Governo Federal.

Essa idéia já vem sendo divulgada pelo Sr. Governador Eduardo Azeredo desde a época de sua campanha. E é isso que buscamos praticar: uma parceria, seja ela com os municípios ou com a iniciativa privada. Estamos atuando na Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas que consome, ou que pelo menos deveria consumir, um volume enorme de recursos, pois trata-se daquelas Secretarias que mais investem em nível de Minas Gerais.

Temos diversas cidades ainda não servidas por asfalto. Outro dia, estava fazendo uma viagem com o Sr. Governador e tivemos oportunidade de abrir o mapa de Minas Gerais. Quão grande é Minas Gerais! Minas Gerais é entrecortado naquele mapa por diversas linhas que ali representam as rodovias asfaltadas na cor vermelha e diversas linhas na cor verde ou na cor amarela, que representavam estradas ainda não-pavimentadas. Naquele momento, o Governador sentiu necessidade de fazer um plano para "envermelhar" mais o mapa de Minas Gerais. E podem os senhores ter certeza de que nós vamos conseguir. Mesmo neste momento de dificuldade, conseguiremos pelo menos chegar àqueles municípios não servidos por asfalto. Esperamos que até o fim desta administração, pois o Governador Eduardo Azeredo não promete, ele faz, consigamos, se não asfaltar todos o municípios de Minas, pelo menos uma grande parte. Vamos procurar trabalhar de uma forma moderna.

Neste momento, está sendo assinado no Palácio da Liberdade, em Belo Horizonte, um convênio de parceria entre o Governo do Estado e a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais, convênio este que visa a um estudo sem ônus para o Estado por parte do segmento que representa toda a classe empresarial de Minas Gerais, não só a dos empreiteiros, como muitos costumam dizer, mas representa também a classe do produtor agrícola, representa a parte do industrial. Neste momento, está sendo assinado esse convênio, para o estudo da concessão de quatro importantes rodovias em Minas Gerais.

Temos consciência de que, sem a participação da iniciativa privada, sem a participação dos senhores, organizados por meio de cooperativas, por meio de sindicatos, o Governo sozinho não vai conseguir nada. O ramal ferroviário Unaí-Pirapora é uma prova disso.

É um desejo - mais que um desejo -, é uma determinação do Sr. Governador Eduardo Azeredo aliar-se aos senhores, ao Governo federal, com o apoio não só do Poder Executivo, com o apoio desta Senadora Regina Assumpção, que está mostrando a cada dia a forma brilhante de conduzir os interesses de Minas na Câmara máxima do Brasil.

Então, podem os senhores estar certos de que, muito em breve, juntos - iniciativa privada, Governo Federal, Governo estadual - veremos o início da realidade, realidade que vai transportar riquezas porque, conforme foi dito aqui há pouco, o transporte ferroviário, que até hoje nunca foi preocupação em nenhum momento, neste nosso Brasil é bem mais barato do que o transporte rodoviário, que é o modelo utilizado em nosso País.

Dessa forma, trago aqui a mensagem do Sr. Governador do Estado para que possam ter confiança nesta administração, que não prometeu, mas que muito vem fazendo, não só por esta Região, mas por toda Minas Gerais. Muito em breve a ligação Pirapora-Unaí, a ligação com melhoramento de Pirapora com Belo Horizonte, e também a transposição de Belo Horizonte, que é um aspecto importantíssimo para este projeto, que já está em fase de licitação por parte da Companhia Vale do Rio Doce, será uma realidade.

Quero então pedir aos senhores que tenham fé, que tenham vontade porque, se nós juntarmos Governo e iniciativa privada, muito em breve o Corredor Centro-Leste será uma realidade.

Muito obrigado aos senhores. (Palmas)

O SR. MÁRIO AUGUSTO VILLAS BOAS - Devo anunciar aos senhores que, neste instante, a Senadora Regina Assumpção e o Exmº Sr. Ministro dos Transportes, por compromissos assumidos ainda hoje na Capital da República, irão deixar este Plenário.

Convido o Dr. Altir de Sousa Maia e o Coronel Oliveira para os conduzirem até a saída.

Com a palavra a Senadora Regina Assumpção, para a sua despedida.

A SRª PRESIDENTE (Regina Assumpção) - Agradeço a todos pela presença, ao Sr. Ministro, ao representante do Governador, a todos os presentes e aos demais componentes da Mesa.

Passo, nesta oportunidade, a Presidência dos trabalhos ao Sr. Villas Boas, para que conduza a Secretaria da Comissão no Senado e dê continuidade aos nossos trabalhos.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Mário Augusto Villas Boas) - Obrigado, Senadora.

Convido a fazer parte da Mesa, integrantes da comitiva do Ministro dos Transportes, o Dr. Noboru Ofuji, Diretor-Presidente Adjunto do Geipot, e o Dr. Luís Alberto Chagas Braga, Diretor-Técnico do Geipot. (Palmas)

O SR. JOSÉ ADJUTO - Passo a palavra, neste instante, ao Dr. Villas Boas, Secretário Executivo da Comissão do Senado para o Estudo do Corredor Centro-Leste.

O SR. MÁRIO AUGUSTO VILLAS BOAS - Sr. Prefeito desta cidade, Unaí, Dr. Adélio, na pessoa de quem cumprimento todos os prefeitos aqui presentes que representam a microrregião geoeconômica de Unaí; Sr. Presidente da Câmara, Dr. José Mário, na pessoa que cumprimento também os vereadores aqui presentes; demais componentes da Mesa, autoridades, boa-tarde.

Trago aqui o abraço carinhoso do Senador José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão Especial do Senado que trata do Corredor Centro-Leste. Essa Comissão foi proposta por ele no final do ano passado e aprovada pelo plenário do Senado. É composta por onze elementos, dentre os quais está a Senadora Regina Assumpção, Senadora nova que desponta maravilhosamente iniciando um trabalho muito bonito no Senado Federal, muito bem representando Minas Gerais, meu Estado do qual muito me orgulho. Estou muito satisfeito por estar aqui no meu próprio Estado.

Quero rapidamente falar sobre essa Comissão. Digo rapidamente porque viemos aqui para ouvir, para levar experiências, para coletar informações a fim de que essa Comissão possa alcançar seus resultados. E quais são os objetivos dessa Comissão?

No Senado Federal, de forma diferente do que ocorre no Executivo, não existem setores específicos para tratar de cada grande problema nacional. Não existe um "ministério dos transportes", um "ministério da ciência e tecnologia", ou "agricultura", etc. Os Senadores se valem de diferentes alternativas para se informarem e produzirem os seus resultados legislativos. E um deles é a formação de comissões especiais dentro das quais são estudados problemas específicos.

O Senador José Ignácio Ferreira, oriundo do Espírito Santo, onde desemboca a maioria dos produtos produzidos e exportados na área do Corredor Centro-Leste, pretendeu - e foi aprovado em plenário - atualizar e fazer nova análise dos problemas de ordem econômica, social, tecnológica, financeira para que, depois de solucionados, pudesse ser ampliada a capacidade dessa região influenciada pelo Corredor na produção de riquezas, bens, resultados para os Estados que a compõem e, conseqüentemente, para o País.

Dentro dessa Comissão, existem duas grandes linhas que foram adotadas: de um lado, autoridades conhecedoras do problema são levadas a Brasília e, no Senado, na sala de Comissões, fazem apresentações, debatem e discutem o problema com os Senadores. Na segunda alternativa - essa é a razão de nossa presença aqui -, o Senado, por intermédio de seus Senadores, vai a cada Estado, no caso específico nosso, envolvido pelo Corredor Centro-Leste e

na sua capital, debate os problemas, procurando conhecer melhor seus problemas e encontrar soluções para eles.

Como desdobramento dessa segunda alternativa, estamos aqui formando essa base de conhecimentos que vai ser utilizada em Belo Horizonte numa reunião, digamos assim, central do Estado de Minas Gerais. Aqui, ao lado de cada prefeito, de cada associação comercial, de cada líder de comunidade, de cada empresário aqui presente queremos ouvir o que V. Sªs têm a dizer sobre o que impede o crescimento desta região, isto é, queremos saber onde estão os problemas, para que, num passo imediato, tentemos consolidar essa questão no Estado de Minas Gerais e em Brasília, na Comissão que engloba todos os Estados envolvidos pelo Corredor Centro-Leste.

Convido o Dr. João Ribeiro, representando o Secretário da Agricultura de Minas Gerais, para falar.

O SR. JOÃO RIBEIRO - Estou aqui representando o Secretário Alysson Paulinelli, que, infelizmente, não pode estar presente como era seu desejo. Todos sabem que ele tem um carinho todo especial pelo Município de Unaí e por esta região.

Esse assunto da rodovia Pirapora/Unaí vem sendo conduzindo pelo Secretário com muito afinco desde o Governo passado. **(Houve falha na gravação)** ... levantou essa bandeira e vem lutando para que isso se transforme em realidade o mais rápido possível.

Desde o início, S. Exª vem fazendo gestões junto ao Governo Federal e, particularmente, junto à Companhia Vale do Rio Doce no sentido de agilizar os trabalhos. A essa altura, o projeto de viabilidade já está concluído - pelo menos até Unaí - e já está-se preparando o primeiro programa regional visando a dar uma conotação de desenvolvimento regional, tomando a ferrovia como um projeto âncora de toda essa região.

Recentemente, o Governo Federal, por intermédio de um órgão do Ministério da Agricultura e do Governo de Minas, apresentou ao Governo japonês - primeiro ao Governo Federal, como prioridade e depois ao Governo japonês - uma carta-consulta em que pretende exatamente o seguinte: dar uma conotação mais ampla ao programa em vez de ficar restrito a uma ferrovia, correndo o risco de construirmos um túnel a céu aberto.

O Governo vislumbrou a possibilidade de aproveitar essa oportunidade e elaborar um amplo programa de desenvolvimento regional que vai contemplar, basicamente, mais recursos para crédito rural na linha do Prodecer - será batizado de Prodecer III -, na área de infra-estrutura rodoviária, na área de infra-estrutura energética e na ferrovia propriamente dita com todos os seus entrepostos e terminais de carga.

A título de orientação - sei que o Emiliano deverá fornecer mais detalhes sobre isso -, trata-se de um programa em nível nacional, mas contempla fundamentalmente investimentos de infra-estrutura na região. É um programa de U$850 milhões, que foi apresentado ao OECF, dividido da seguinte forma: U$510 milhões, ou seja, 60%, de recursos externos; U$340 milhões de fontes externas. Os senhores podem ver que o item que mais pesa é exatamente o do investimento na ferrovia, são cerca de U$200 milhões, e a Vale do Rio Doce já assumiu um compromisso com o Governo de Estado, por escrito, de bancar esse investimento com recursos próprios.

E nós aproveitamos esse gancho - usando um linguajar jornalístico -, esse investimento da Vale do Rio Doce, para gerar contrapartida do programa como um todo. Essa divisão já foi apresentada à COFIEX para enquadramento e priorização. O Governo Federal se dispõe a entrar com 21 milhões e 800, cerca de 3% do total; a Vale, com 24%, cerca de 200 milhões; os mutuários, com a contrapartida do Programa de Crédito Rural, cerca de 5%, 42 milhões e 500; o Governo do Estado com cerca de 5% e os Governos Estaduais dos outros Estados com 3%; a Cemig, com 1,15%, totalizando 850 milhões.

Esse é um programa que se pretende implantar nos próximos dois ou três anos. O que vem a ser esse programa?

Os senhores podem acompanhar no mapa, o desenho, em linha reta, da ferrovia. São cerca de 300 quilômetros, partindo de Pirapora, onde se encontra um ramal da antiga rede, hoje privatizada, e que pertence à Centro Atlântica, prosseguindo até Unaí.

No mapa os senhores podem ver os programas do Prodecer I e II já implantados, o Prodecer III piloto e o Prodecer III, expansão. Os senhores podem também observar a grande concentração de núcleos de colonização nas proximidades desse projeto da ferrovia. Isso significa que podemos, com muita segurança, afirmar que vamos ter carga suficiente para viabilizar esse projeto dentro de 3 a 5 anos.

Esse outro mapa mostra a localização rodoviária e, mais uma vez, a localização da ferrovia, apresentando os projetos já implantados, o Prodecer I e o Prodecer III, e a chamada área de influência da ferrovia, cujos pólos ainda não foram identificados porque estamos dependendo de um estudo técnico mais aprofundado. Acreditamos que numa faixa de uns 100 quilômetros, de um lado e de outro da ferrovia, seguramente, encontraríamos áreas em que se pudesse desenvolver projetos semelhantes ao Prodecer. Isso vai criar um grande pólo regional de desenvolvimento que terá como via de escoamento principal a ferrovia Pirapora-Unaí.

Como disse, esse programa contempla também a expansão do sistema de distribuição de energia na região. Todos nós sabemos que a região do Noroeste é deficitária em disponibilidade de energia. Existem estudos da Cemig que mostram que a região tem uma demanda reprimida de cerca de 150 mil megawatts, o que equivale a um terço de Três Marias. Hoje, isso é suprido, de certa forma, por geradores diesel com muita dificuldade.

A idéia já posta no programa e que foi levada ao Governo Federal e ao Governo Japonês é abastecer toda a região com energia de alta voltagem fornecida pela Cemig. O mapa mostra onde estão localizadas as subestações da Cemig, e a idéia é estender toda esse rede até o Município de Formoso, muito carente em termos de disponibilidade de energia.

A Cemig já desenvolveu esses estudos e muita coisa já vem sendo feita enquanto se espera a conclusão das negociações com o Governo Japonês. Ela, então, concluiria todos os estudos e projetos para abastecer, em termos de energia elétrica, toda a região noroeste mineira.

Com relação às obras rodoviárias, de certa forma, a região é até razoavelmente servida por estradas, mas existem algumas estradas importantíssimas, as chamadas estradas estratégicas. O Governo mineiro já fez até licitações. E nós, em negociação com o DER, incluímos no programa para serem também financiadas com recursos do Governo Japonês, do Governo Federal e do próprio Governo de Minas a conclusão das ligações de Bonfinópolis de Minas a Urucuia, com ramal até Arinos. Isso tornaria toda essa região ligada por asfalto até os futuros entrepostos de carga da ferrovia. E existem alguns projetos para a própria região de Entre-Ribeiros.

Haveria outro trecho, também muito estratégico, que é a ligação de Unaí até a divisa com Goiás. Com isso, a região ficaria, do ponto de vista estratégico e do abastecimento do eixo ferroviário projetado, muito bem servida, pelo menos nos próximos quatro ou cinco anos.

De uma maneira mais global, ali se mostram os pólos de desenvolvimento que seriam criados com esse programa; contemplando-se, inclusive, outros Estados da Federação.

O que imaginamos é que essa ferrovia provavelmente prosseguirá. A Vale do Rio Doce vem fazendo alguns estudos sobre alternativas de continuidade do projeto, com basicamente três opções: Formosa, Anápolis e Pires do Rio.

Até agora, não concluímos, em definitivo, qual seria a melhor alternativa, porém, essa é uma preocupação da Vale, que vem desenvolvendo estudos para definir, no futuro, a continuidade dessa ferrovia, visando tornar mais abrangente a sua área de influência e, conseqüentemente, captar cargas geradas em outros Estados da Federação, para escoar via porto de Tubarão.

Ali está mostrada, com base no Prodecer III, a idéia de se criar o que chamamos de pólo de alta tecnologia. Seria a ampliação dos atuais pólos existentes, principalmente na área da fruticultura; como é o caso de Jaraúba, Jaíba e Patos de Minas, e o desenvolvimento de outro pólo na região de Curvelo, onde a ferrovia também passará.

De forma que também foram previstos recursos no programa, com vistas à criação de novos pólos de alta tecnologia, aproveitando-se o ensejo de um projeto âncora, como o da ferrovia, que pudesse criar facilidades de escoamento para qualquer produção gerada nessa região.

Pode-se ver ali o primeiro traçado da ferrovia que a Vale elaborou. Partindo de Unaí, ela vem até o município de Paracatu, passa na região de Entre-Ribeiros, margeia, mais ou menos, o rio Preto, atravessa Paracatu e chega a Pirapora. São cerca de 300 quilômetros.

Esse traçado ainda é preliminar e foi feito numa escala grande, mas a Vale já contratou a firma de aerofotogrametria para detalhá-lo e torná-lo definitivo.

Conversei, no almoço, com o Sr. Ministro, que me garantiu que, no máximo em 60 dias, terá definida a licitação desse trecho. E a candidata número um para a concorrência é a própria Companhia Vale do Rio Doce, que já assumiu o compromisso de construí-lo com o Estado de Minas. (Palmas.)

Esse trecho pertencia a uma empresa chamada Valec, que era subsidiada à Vale do Rio Doce e hoje pertence ao Ministério dos Transportes. Como ela não executou a obra e a concessão caducou, o Ministério dos

Transportes realizará novamente a licitação. Tudo indica que a Companhia Vale do Rio Doce será a única candidata.

Com isso, temos garantido que, de posse dessa concessão, ela iniciará, em definitivo, as obras de instalação da ferrovia.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Mário Augusto Villas Boas) - Depois de ouvirmos uma exposição tão convincente como a do Dr. João Ribeiro, que, inclusive, já exerceu o cargo de Diretor da Companhia Vale do Rio Doce. Creio que diante de suas palavras, e de outras que virão a seguir, dúvida alguma existe de que a ligação ferroviária Paracatu-Unaí é uma realidade.

Como o mineiro sempre trabalha em silêncio, quero dizer aos senhores que já existe aqui, nas imediações, uma equipe colocando as marcas e o cimento no trajeto da ferrovia.

Convido para fazer parte da Mesa, representando o Exmº Sr. Ministro da Agricultura, o seu assessor especial, Sr. José Nunes Faria.

Devo dizer, por uma questão de justiça, não fosse a atuação coordenadora, corajosa e dedicada de José Nunes Faria, que nesta cidade residiu por vinte e seis anos, talvez este encontro não tivesse sido realizado. Pois que, pasmem os senhores, pensaram algumas pessoas de estreita compreensão política que este encontro nada mais seria do que um evento de caráter político-partidário. Digo aqui a essas pessoas: aprendam a pensar de maneira grande, aprendam a pensar no futuro de Minas Gerais e do Brasil e deixem de lado a pequenez política local.

Convido para usar da palavra a Drª Regina Corbuti, Diretora de Corredores de Transporte no Ministério da Agricultura.

A SRª REGINA CORBUTI - Boa tarde a todos. Em nome do Ministério da Agricultura, queremos agradecer aos organizadores deste evento o prestigioso convite recebido.

Queremos, de forma especial, agradecer ao Município de Unaí, na presença do seu Prefeito, o fato de estar, hoje, patrocinando este evento. Cumprimento a todos os meus colegas de mesa e a todos os que estão neste auditório, e, permitam-me, em particular aos agricultores da região. Em particular porque os agricultores desta região têm sido verdadeiros heróis no processo de abertura de novas áreas, de plantio e de comercialização.

Enfocaremos a questão da agricultura em relação aos transportes, objeto do nosso trabalho de hoje à tarde.

Os senhores podem perguntar: - O que o Ministério da Agricultura tem a ver com transportes? Isso não se restringe ao Ministério dos Transportes? Por que a agricultura está enveredando por esse caminho?

E eu lhes respondo: Tivemos uma preocupação muito grande, até então, em trabalhar a agricultura da porteira para dentro. Mas a agricultura, da porteira para fora, ficou um pouco descuidada ao longo dos últimos anos. E como foi dito pelo nosso Ministro dos Transportes, há poucos instantes, com a mudança da forma de pensar o mundo, com a mudança da forma de pensar a sociedade, com a mudança da forma da organização da produção, cabe também ao Ministério da Agricultura um novo posicionamento na sua forma de organização, na forma de organização dos seus trabalhos e na forma da sua relação com a sociedade, particularmente com os agricultores e com as cooperativas, associações e sindicatos de classes.

Então, estamos vendo como nós do Ministério da Agricultura, em conjunto com o Ministério dos Transportes, o Ministério do Planejamento e outras instâncias de Governo em nível estadual, municipal e entidades da sociedade civil organizada, podemos engendrar uma nova forma de pensar a agricultura em relação a seus transportes.

Bem, dentro das limitações tecnológicas existentes, vamos procurar ser o mais eficiente possível. Temos atualmente uma ineficiência no sistema de transporte de cargas que dificulta a competitividade do **agrobusiness** nacional tanto em relação ao mercado interno quanto ao mercado externo. O sistema de transporte de cargas agrícolas é basicamente rodoviário. Temos uma cultura, nossa cabeça, em termos de transporte, está estruturada dentro do modal rodoviário. É assim é que o escoamento da produção agrícola se faz principalmente pelas rodovias.

Hoje, 63% da produção é feita via rodovias. Em comparação, os donos de transportadoras me permitam agora, a frota rodoviária está em torno de um milhão de unidades. E do total dessa frota apenas 22% está apta para o transporte de grãos.

Por outro lado, a má conservação das rodovias provoca aumento nos custos de transporte na ordem de 50% no consumo de combustível, 38% no custo operacional dos veículos, incluindo peças, pneus, etc, e ainda é responsável por 50% dos acidentes e 40% das mortes registradas anualmente. Como conseqüência, temos uma elevação dos custos dos produtos agrícolas e de insumos tanto para o mercado interno como externo.

E mais, pasmem os senhores, temos uma transferência de renda da agricultura para outros setores da ordem de US$2,4 bilhões. Como resultado, temos um **agrobusiness** brasileiro que atualmente paga o custo mais elevado do mundo para o escoamento de safras e de produtos agroindustriais. Nós pagamos US$40,00 a mais que nos Estados Unidos, 20% no valor da soja e 40% no valor do milho.

E como fica essa questão? Nós fizemos no Ministério da Agricultura uma comparação de custos de exportação de grãos. Pegamos os Estados Unidos, o Brasil e a Argentina. Dentro do Brasil vimos os produtores paranaenses, os matogrossenses e os goianos. E vimos que a cotação de soja em Roterdã, na Holanda, está na faixa de US$250 para todo mundo. Para qualquer cristão ou não cristão que lá chegar a cotação é de US$250. O frete marítimo para levar a soja do porto até Roterdã está na ordem de US$23 para o Brasil, US$18 para os Estados Unidos e US$26 para a Argentina. Então a cotação FOB desse produto fica a US$227 para o Brasil, US$232 dos Estados Unidos e US$224 para a Argentina.

De repente, quando passamos para o item 4, começa a nossa trajetória dramática. Vamos ver que o nosso frete rodoviário ao porto, quando comparamos nossos custos com os custos de outros competidores nossos no mercado internacional, fica violentamente desfavorável para nós brasileiros. Nós pagamos de frete ao porto rodoviário no Paraná US$15, em Mato Grosso US$80 a tonelada e em Goiás US$32 a tonelada. Enquanto os americanos pagam apenas US$15 e os argentinos US$17.

Quando vamos pagar as despesas portuárias para exportarmos nossos grãos, somos penalizados mais uma vez. Nossos custos portuários são os mais altos do mundo. Nós pagamos US$9 por tonelada, enquanto os argentinos e os americanos pagam US$3.

Tínhamos, até então, na semana passada, o ICMS e alguns outros impostos, que já no ganho qualitativo foram extintos. Mas eles representavam também US$30 a mais, enquanto os argentinos tinham US$8 e os americanos, nada.

Conseqüência dessa situação: o que sobrava no bolso do agricultor exportador quando ele comparava seu produto com o do americano e do argentino? O produtor brasileiro do Paraná levava US$172, o argentino US$196 e o americano US$214. Aí vocês vêem uma grande diferença na apropriação dos recursos por parte dos agricultores.

Assim, estamos desperdiçando - nós, agricultura - US$400 milhões na espera de caminhões, US$200 milhões na espera de vagões, US$250 milhões na espera de navios. Somados esses valores aos de outras ineficiências chega-se à conta de US$2 bilhões.

Estudos recentes mostram que o sistema agroexportador gasta com despesas portuárias US$450 milhões. Esse volume equivale a 30% dos créditos concedidos à agricultura. Ou seja, estamos deixando um monte de dinheiro para o setor de transportes.

Qual o problema principal? É a falta de uma coordenação nacional na interconexão de serviços prestados por ferrovias, portos, navegação e sistema de armazenagem. Por estar a agricultura inserida num processo sistêmico, que se inicia na preparação do solo, passa pela adubação, plantio, colheita e armazenagem, o transporte interno é fundamental na realização de um trabalho integrado. Daí o fato de estarmos hoje aqui, Governo Federal, Governo Estadual, Governo Municipal e entidades civis organizadas.

Nosso Ministro dos Transportes já disse - é só para recordar - que o complexo de grão brasileiro usa a via rodoviária para transportar 67% das cargas, enquanto que o americano usa a via rodoviária somente para transportar 16%. Em contrapartida, eles usam o navio para transportar 61% das cargas, enquanto nós usamos apenas 5%; a via ferroviária responde por 28% dos nossos transportes e por 23% dos deles.

Esse é o quadro geral, a problemática geral. Qual é a nossa proposta? É que passemos de um sistema rodoviário para um sistema que integre o modal ferroviário, a cabotagem, o hidroviário e também a parte de navio.

Nesse sentido, estamos aqui junto a vocês também trazendo a seguinte proposta: através dessa linha ferroviária Unaí-Pirapora, que deve começar a ser construída, pensamos em fazer a ligação Unaí-Pirapora e, mais no futuro, Unaí-Formosa. Mas, mesmo nesse trecho Unaí-Pirapora, pensamos que essa vinculação ferroviária até Pirapora poderia apresentar duas novas alternativas aqui para os produtores do noroeste mineiro. Quais seriam essas novas alternativas? Uma, levar os grãos, via ferroviária, de Unaí até Pirapora e subir com esses grãos, via hidrovia do São Francisco, até Petrolina. São 1.371

quilômetros. Já estamos fazendo esse trabalho. **(Falha na gravação)** ...de ferrovia até Pirapora e, depois, pela Vitória-Minas, escoar via porto de Tubarão, com vistas à exportação. Essa também é outra alternativa que se abre aos agricultores da região.

Nós, do Ministério da Agricultura, estamos difundindo as duas alternativas como forma de dar mais amplitude de comercialização aos agricultores da região.

Atualmente, os custos para o transporte de grãos são: Unaí-Pirapora, via rodoviária, mais ou menos US$10 por tonelada. No futuro, via ferroviária, vai cair para cerca de US$5 a tonelada. Pirapora-Petrolina, via hidroviária, atualmente custa US$18; vai cair para US$15, e, no futuro, para US$12. Vai haver uma diminuição sensível nos custos do frete, o que representa mais dinheiro no bolso, em termos de renda líquida.

Estamos desenvolvendo vários corredores de transporte para outras partes do Brasil, tanto para a região noroeste como para a região centro-norte. Na região centro-norte, vamos trabalhar com os rios Araguaia e Tocantins como meios de escoamento da produção, com a ferrovia Carajás e com a Norte-Sul, que é a integração de diferentes modais de transportes. Temos uma potencialidade agrícola para produzir aproximadamente 90 milhões de toneladas de grãos.

Na região noroeste, que envolve Rondônia, Amazonas e Mato Grosso, há aproximadamente 30 milhões de toneladas de grãos. A região centro-leste, que envolve o Entorno do DF e o noroeste de Minas, tem potencialidade para chegar até a 18 milhões de toneladas de grãos.

Ao todo, são 138 milhões de toneladas de grãos, contrapondo-se com os quase 10 milhões produzidos nas três regiões.

Os senhores podem ver que um novo Brasil agrícola pode sair dessa região, que detém uma potencialidade de trabalho incrível.

Quanto aos custos, no corredor Noroeste, que é aquela região de Mato Grosso, dos rios Madeira e Amazonas, saímos de US$85 para US$59 a tonelada, no transporte de grãos via hidrovia e ferrovia.

Na região centro-norte, também utilizando hidrovias e ferrovias, saímos de US$75 a tonelada e vamos para US$40. Nessa região, podemos sair dos atuais US$59 que estamos pagando, quando ainda utilizamos a hidrovia do São Francisco, e passarmos, no futuro, interligados com a futura ferrovia, para US$45 a tonelada. Por rodovia, daqui para o Nordeste, o transporte está em torno de US$80 a tonelada.

Então, são economias sensíveis, é o esforço do Governo no sentido de atuar da porteira para fora, viabilizando, assim, a renda do agricultor.

Peço ao meu colega da Conab que apresente rapidamente a operação de milho via hidrovia São Francisco.

Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Mário Augusto Villas Boas) - Eu tenho o prazer de convidar para a Mesa o tenente do Exército Gerosmar Sampaio de Freitas, Diretor do Serviço de Alistamento Militar em nossa cidade. Nossa satisfação é tanto maior quando sabemos da efetiva participação do Exército Nacional na construção dessa ferrovia, através do Batalhão Ferroviário de Araguari, do Departamento de Obras e Cooperação do Exército, aqui representados em recente reunião, com a presença do general Joelcio Campos e do comandante do Batalhão Ferroviário de Araguari. (Palmas)

Passo a palavra, neste instante, para o Sr. Luiz Gonzaga, da Conab.

O SR. LUIZ GONZAGA - Vou falar, aqui, de uma experiência concreta que a CONAB está realizando na região de Pirapora para Petrolina. Trata-se de um trajeto na parte hidroviária. Fizemos também uma parte intermodal com rodovia, de Paracatu a Pirapora. No total, seriam 1.650 quilômetros - 200 de rodoviário e 1.300 de hidroviário.

O objetivo do projeto é oferecer milho, a preço justo, aos pequenos e médios agricultores da região de Petrolina e do Nordeste em geral, apoiar a iniciativa da administração intermodal de transporte - em caráter experimental, a primeira meta de mil toneladas já foi alcançada e estamos já na segunda etapa, que são de 5 mil toneladas -, caracterizar a viabilidade com redução de custo, índice de quebra e integridade qualitativa do produto. O sistema operacional é pela Agepe/Planave.

No que se refere à avaliação do projeto, conseguiu-se uma redução de 25% do custo do milho posto na região de Petrolina e Juazeiro, em função de uma economia obtida no frete de cerca de 55%. No percurso Paracatu-Pirapora - porque o projeto é de Pirapora e Petrolina - o modal hidroviário ficou em 28,55 e o rodoviário em 17, dando um total de 39. Se o trajeto fosse feito totalmente por rodovia, a tonelada sairia a R$88,87.

O preço da liberação do produto foi de 110 e o custo de frente intermodal, 139. Então, o custo da saca ficará em R$8,97. A expectativa de venda da saca no balcão seria de R$11,70; o preço de mercado estaria entre R$12 a R$16.

Nós, então, tivemos uma significativa redução do custo pelo intermodal rodoviário e hidroviário.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Mário Augusto Villas Boas) - Neste momento, passamos a palavra ao Sr. Emiliano Pereira Botelho, ligado à minha pessoa através de ancestrais, verdadeiros bandeirantes que desbravaram esta região há 300 anos. Cumpre o destino que, como Presidente da Companhia de Promoção Agrícola - Campo, representasse importantíssimo papel na construção dessa ferrovia. Vejam os senhores o trabalho que a Campo vem realizando no Brasil central, mais na parte norte, no Maranhão e em Tocantins, para não dizer em Paracatu.

Com a palavra o Dr. Emiliano Pereira Botelho.

O SR. EMILIANO PEREIRA BOTELHO - Eu gostaria de agradecer o carinho das palavras do Dr. José Adjuto, mas, de justiça, eu gostaria de dividir com o Dr. Paulo Romano aquilo que foi dito com relação à Campo.

Para mim, é uma satisfação muito grande estar de novo aqui, em Unaí. Eu tive o prazer de, na abertura da Exposição Agropecuária, conversar com os senhores a respeito dos Planos do Prodecer III e, principalmente, daquilo que diz respeito à inclusão da ferrovia nesse processo de desenvolvimento do noroeste de Minas.

Eu não gostaria de ser repetitivo, mas a emoção de estar aqui novamente em Unaí, junto com as lideranças do Noroeste de Minas, obrigam-me a colocar emoção naquilo que estou dizendo. Nasci em Paracatu, conheço o noroeste de Minas, vivi a realidade, ainda mais jovem, da região do futuro e, agora, com muita satisfação, vejo esta realidade que é a nossa região.

Naturalmente, a minha palestra foi tremendamente facilitada pela participação do Dr. João Ribeiro e pela Drª Regina, do Ministério da Agricultura.

Eu trouxe algumas transparências, mas prefiro ganhar tempo para que possamos, depois, discutir ou responder algumas perguntas a respeito.

Eu gostaria de rememorar o que o Prodecer realizou a partir de 1980. O Prodecer I foi totalmente implantado em Minas Gerais e beneficiou os Municípios de Coromandel, Paracatu, Bonfinópolis e Unaí. Posteriormente, o Prodecer II, novamente, Minas Gerais, Bahia, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e, agora, na sua fase III, piloto, os Estados de Tocantins e Maranhão.

Por que Tocantins e Maranhão? Exatamente porque Tocantins e Maranhão já tinham a facilidade do Corredor de Exportação Norte, já contavam com aproximadamente 400 quilômetros de ferrovia e tinha um potencial agrícola muito forte. Por que agora, então, aumentar de novo os investimentos em Minas Gerais?

Esse Programa tem sido objeto de uma preocupação muito grande por parte de várias instituições. A Campo tem tido a satisfação de coordenar. Em nome do Ministério da Agricultura, do Abastecimento e da Reforma Agrária, convém reafirmar sempre que o Prodecer é um programa oficial do Ministério da Agricultura. Cabe à Campo a coordenação com a participação efetiva do Secretário Alysson Paulinelli, do Governador de Minas e da Companhia Vale do Rio Doce. Prevê-se um investimento, para os próximos cinco anos - conforme disse o Dr. João Ribeiro, quando se referiu à carta consulta que foi coordenada pela Campo junto com os órgãos aqui citados e que foi apresentada pelo Ministério da Agricultura ao COFIEX - de US$850 milhões, que serão divididos em quatro pontos distintos. O primeiro ponto diz respeito à ampliação de infra-estrutura de apoio à produção e à comercialização, onde estão incluídos o ramal ferroviário Pirapora/Unaí, a infra-estrutura elétrica para o noroeste de Minas e a infra-estrutura viária. A infra-estrutura elétrica o Dr. João Ribeiro já apresentou. A infra-estrutura viária contempla as rodovias MG-188, que liga Unaí à divisa de Goiás; a MG-181, ligando Bonfinópolis de Minas ao entroncamento na MG-202 para Arinos e da MG-202 até a MG-402, para Urucuia. Prevê, nessa etapa, investimentos na ordem de US$41,800 milhões.

Confesso a V. Exªs que esta data é histórica: estamos completando um ano da viagem do Governador Eduardo Azeredo ao Japão. Sabíamos que um programa ambicioso como esse, de US$850 milhões e que exige contrapartida nacional, teria dificuldades dessa contrapartida aqui no Brasil.

Na viagem ao Japão, em um trabalho organizado pelo Secretário Alysson Paulinelli, o Governador de Minas, juntamente com o Presidente da Companhia Vale do Rio Doce e a Campo, propôs ao Governo japonês que fosse colocado dentro desse processo de desenvolvimento e que fosse aceita pelo lado japonês a infra-estrutura da ferrovia e a infra-estrutura rodoviária, como

contrapartida do Governo brasileiro. Felizmente, para todos nós, essa proposta foi aceita, e então as ferrovias e as obras das rodovias passaram a fazer parte dessa contrapartida do lado brasileiro, o que facilitou muito o andar das negociações com referência à implantação do Prodecer III - Expansão, já que com essa contrapartida oferecida pela Governo mineiro, a contrapartida do Tesouro Nacional caiu de US$850 milhões para apenas 2,56%. Então, foi um trabalho realmente muito bem coordenado, muito bem elaborado e, conforme disse, atende às regiões dos projetos já implantados e cria outras alternativas.

Além dessa primeira etapa da ampliação de infra-estrutura de apoio à produção e à comercialização, o segundo ponto são novos pólos de irradiação de desenvolvimento agrícola, que aumentam as áreas produtivas do Prodecer no Estado de Mato Grosso e da Bahia e criam novos projetos nos Estados do Piauí, Pará e Rondônia. Dos 530 mil hectares em que a Campo já atua hoje, serão incorporados, então, nesse processo, mais 170 mil hectares.

O terceiro ponto, aquele que nos preocupava mais e a todos aqui - principalmente aos nossos companheiros de Prodecer, que estão aqui sentados e às autoridades municipais, que têm ajudado muito - , diz respeito à reengenharia dos pólos de desenvolvimento agrícola criados pelo Prodecer I e II. Nesse ponto, serão investidos US$143 milhões, numa reengenharia dos projetos já implantados pelo Prodecer I e II. Convém dizer que desses 19 projetos do Prodecer I e II, 11 estão em Minas Gerais, nos Municípios de Coromandel, Guarda-Mor, Paracatu, Bonfinópolis, Unaí, Buritis e Formoso.

Sabíamos da necessidade de voltar a investir nos projetos implantados, principalmente pela necessidade de buscar um desenvolvimento cada vez mais acentuado e pela certeza de que aplicando novos recursos e voltando a atuar nesses projetos estaríamos dando condição aos produtores assentados de recuperar economicamente a sua atividade. Isso seria feito através do aumento da irrigação, do aumento substancial da fruticultura e da implantação, junto às cooperativas que implantaram e ainda coordenam os projetos do Prodecer I e II, do processo agroindustrial.

É necessário realmente que o processo agroindustrial seja implantado, para que os produtores e suas cooperativas possam agregar valores ao seu produto primário e, de maneira definitiva, sair da dificuldade financeira em que, não por culpa deles, não por culpa do Programa, os produtores do Prodecer passaram a encontrar, a partir de 1986 - trata-se daquela velha história da dificuldade com o crédito rural.

Os produtores do Prodecer, a partir do terceiro ano, passam pelas mesmas dificuldades por que o agricultor normal, no Brasil, passa.

É um absurdo creditar a um Programa tão bem-sucedido sob a forma de desenvolvimento regional os obstáculos que os produtores encontram hoje. Essa situação foi fruto das dificuldades normais da agricultura brasileira, e os agricultores assentados pelo Prodecer não usaram e não usam uma política diferente dessa mesma política agrícola. Esperamos, de agora em diante, principalmente com esse novo projeto, poder recomeçar o processo de desenvolvimento com os produtores implantados, porque, a partir de 1986, realmente, eles tiveram grandes dificuldades para cumprir os seus compromissos financeiros. Isso foi resultado, principalmente, dos planos econômicos, devido aos quais plantava-se sob vigência de uma regra e se colhia sob vigência de outra.

Em decorrência disso, tornou-se realmente complicada a continuidade efetiva de alguns produtores no sucesso que é o Prodecer.

Esperamos que recuperando economicamente esses produtores, com obras de infra-estrutura, de energia e com a ferrovia, eles possam continuar contribuindo para o desenvolvimento de todo o noroeste de Minas. Não é agradável sabermos que o Prodecer contribuiu muito para o desenvolvimento regional de todo o noroeste, que todo mundo ganhou com esse processo; ganharam o poder público, o agente financeiro, o comércio, a indústria, enfim, Paracatu, Unaí, Coromandel, Barreiras, na Bahia, Camapuã, no Mato Grosso do Sul, Lucas do Rio Verde, no Mato Grosso.

Com essa proposta, é realmente chegada a hora de fazer com que o produtor, que foi o ator principal de todo esse processo de desenvolvimento, possa, realmente, usufruir do ganho desse processo tão bem direcionado.

O quarto ponto refere-se aos pólos de irradiação de desenvolvimento agrícola com alta tecnologia na área de influência da Ferrovia Pirapora-Unaí. Nesse ponto serão investidos US$128,700 milhões, criando pólos de desenvolvimento agrícola voltados para a fruticultura nas áreas pré-selecionadas nos Municípios de Janaúba e Jaíba, Pirapora, Patos de Minas, Curvelo e Sete Lagoas, viabilizando, além disso, definitivamente, a ferrovia.

Para isso, era necessário um aumento da produção em torno de 2 milhões de toneladas no noroeste de Minas, criando mais 50 mil hectares de projetos agrícolas na área de influência da ferrovia. Naturalmente, alguns municípios precisam agora ser atendidos, e eu gostaria de deixar aqui registrado que a área de influência da ferrovia passa por quase todo o noroeste de Minas, principalmente por João Pinheiro, por Paracatu, por Unaí, por Bonfinópolis, por Buritis, por Arinos e por Formoso.

Desse modo, esperamos que, com o aumento da área, o poder de multiplicação do Prodecer possa continuar. Repetirei aqui aquilo que disse e direi sempre, porque tenho uma convicção plena e segura disso: a partir do Prodecer III - Expansão, a partir da Ferrovia Pirapora-Unaí - e agora falo com a emoção de quem é do noroeste de Minas -, deixaremos de ser a região do futuro, representaremos o que há de mais importante no Estado de Minas Gerais em termos de produção agrícola. Realmente suplantaremos o Alto Paranaíba e igualaremos ou suplantaremos o Triângulo Mineiro. O que necessitávamos e necessitamos aqui era realmente de um trabalho bem coordenado como este, oportunidade em que quero destacar as autoridades aqui de Unaí pela busca constante e incansável dessa ferrovia que liga Pirapora a Unaí, mas que não é de Unaí nem de Pirapora. Trata-se de uma ferrovia que vem definitivamente para integrar o Noroeste mineiro como um todo.

Eu gostaria aqui, como político que fui, participante das decisões do Noroeste de Minas, de conclamar os Srs. prefeitos, vereadores, candidatos a prefeito para que juntos imaginemos este noroeste como um todo: com Unaí ajudando Paracatu e vice-versa, com João Pinheiro, com Bonfinópolis, com Arinos, com Formoso, todos participando desse processo de forma integrada, pensando realmente grande, como disse o Dr. José Adjuto.

Assim, teremos realmente a possibilidade de participar, no futuro, da construção de uma riqueza muito grande, a qual, tenho certeza, os nossos filhos irão agradecer, dado o esforço que nós todos - autoridades do Noroeste de Minas, prefeitos, vereadores, presidentes de cooperativas, dirigentes de sindicatos rurais - envidamos para o desenvolvimento, não só de Minas Gerais, mas do Brasil.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Mário Augusto Villas Boas) - Meus senhores, estabeleceu o protocolo deste evento que fossem convidados os prefeitos que integram a região geopolítica dessa parte do Corredor Centro-Leste e assim o fizemos. Foram dias e dias de telefonemas e emissões de **fax**, convocando os senhores para que aqui estivessem.

Desejo, pois, saudar os prefeitos aqui presentes, na pessoa do Prefeito de Paracatu, que sedia a região administrativa de nosso Estado, bem como os demais prefeitos e candidatos a prefeito. Desejo particularmente saudar a pessoa desse jovem sacerdote, que vem, de maneira exemplar, procurando desbravar aquela vasta região do Urucuia, teatro das grandes lutas estampadas no livro eterno da literatura brasileira, **Grande Sertão Veredas**, de Guimarães Rosa. Saúdo os candidatos a prefeito, que terão a responsabilidade de, após sua eleição, mobilizar todos os segmentos de seus municípios, no sentido de melhor agilizar a construção do Corredor Centro-Leste. Saúdo o Padre Vicente, como representante dos candidatos a prefeito aqui presentes. (Palmas)

Passo a palavra agora a um velho lutador pela implantação dessa ferrovia. Ainda como Presidente da Campo, o então Deputado Paulo Romano pronunciou, na Câmara Federal, um memorável discurso, intitulado **Os Trilhos da Integração Nacional**. A sua responsabilidade cresce agora quando ocupa a Secretaria Executiva do Ministério do Meio Ambiente e de Assuntos Hídricos, uma vez que a ligação do Corredor Ferroviário Pirapora-Unaí-Pirapora significará a conquista de uma das maiores vias fluviais deste País, o "Velho Chico". A produção de grãos do Noroeste de Minas será colocada, assim, nos portos de Recife, atendendo a demanda internacional.

Com a palavra o Sr. Secretário Executivo, Dr. Paulo Romano. (Palmas)

O SR. PAULO ROMANO - Sr. Prefeito Municipal de Unaí, Dr. Adélio Martins, em nome de quem cumprimento os demais componentes da mesa. Cumprimento os demais prefeitos aqui presentes, bem como os candidatos a prefeito, vice-prefeito e vereadores que aqui estão; agradecendo-lhes a atenção e dizendo-lhes que serei muito breve.

Agradeço as palavras do Dr. José Adjuto e devo reconhecer que são muito importantes para mim, principalmente porque saídas de sua boca e de seu coração; sabendo que elas refletem tantos momentos relativos a esse projeto que ele viveu junto comigo, em vigília, em reuniões, em provocações, aqui, no Rio, em Belo Horizonte, em outras cidades da região e, principalmente, em Brasília, começo a dizer que projetos dessa natureza - e esse projeto não termina com o esforço daqueles que têm compromisso com a região - representam, antes de mais nada, ato de fé, de perseverança; quando faltar convicção, vamos conversar com os companheiros para buscá-la.

Dizia ao meu amigo Emiliano Botelho que eu era Presidente da Campo há cerca de dez anos quando fui ao Senado Federal prestar um depoimento nesta mesma Comissão, cujo Presidente era o mesmo, Senador José Ignácio Ferreira, que, depois, candidatou-se ao Governo do Espírito Santo e, não tendo sido eleito, foi Presidente da Telebrás. Lembro-me muito bem disso e me dou muito bem com S. Exª.

No Senado havia também pessoas perseverantes que, como S. Exª, retornaram à condição de Senador. Agora, para alegria nossa, há uma Senadora mineira. Estão lá, perseverantes, na mesma posição.

Alguém poderia dizer: Mas não existe qualquer nova informação sobre esse projeto. Claro que existe; no plano da engenharia e no das avaliações existe. O que há de novo é essa reciclagem do próprio poder político, orientado, convergente para o projeto, e todos nós que - falo "nós" porque eu era Deputado e, certamente, tive alguma participação forte nisso -, de uma maneira ou de outra, tivemos atenção para com o projeto e estamos acreditando nele, conseguimos que o Presidente Fernando Henrique colocasse no seu plano de metas de candidato o compromisso. Obviamente, pessoas participaram desse evento, dessa formulação. Cito, inclusive, uma delas, que era o então Presidente do PMDB, um dos coordenadores da campanha do Presidente Fernando Henrique, Pimenta da Veiga, que foi Deputado e Líder e ainda é uma liderança política em Minas, porque conhecia tudo isso.

De parte do Governo de Minas, vamos nos lembrar de alguém que tem uma enorme capacidade de formulação na área de desenvolvimento regional, que já foi Secretário de Planejamento de Minas e Ministro de Estado, e hoje é Consultor Especial do Governo de Minas, o então Secretário Paulo Haddad. Se formos contar, verificaremos que havia muita gente como cada um dos que estão aqui e tantos que não puderam vir, acordados e atentos para viabilizar esse projeto.

Não vou citar muitos nomes, mas não poderia, senão seria injusto,... **(falha na gravação)** ... em momentos dificílimos, em momentos de escassez de recursos e de possibilidades, em que esteve como Secretário, no seu primeiro mandato, há vinte e tantos anos, de 1971 a 1974, e, depois, como Ministro.

Digo isso apenas para enfatizar que precisamos manter esse ardor. Vamos repetir o que o José Adjuto falou, que isso não tem absolutamente nada a ver com campanha política. Aliás, faço uma homenagem àqueles que estão ou que estiveram em campanha - alguns saíram, outros chegaram aqui -, porque isso significa enxergar além da fronteira do município, além da fronteira de um debate que, às vezes, fica local e, até, acirrado. Isso, para nós todos, é muito importante. (Palmas)

Vou fazer uma consideração a respeito da Senadora Regina Assumpção e do Senador - hoje, Ministro - Arlindo Porto. Quero dizer duas coisas realmente importantíssimas. É a história daquela corrida onde se passa o bastão, corrida de revezamento: ela, num papel discreto, brilhante. Disse ao Ministro Arlindo Porto, quando assumiu o cargo, que S. Exª teria a oportunidade de cumprir - pois representa e é um Ministro político de Minas Gerais, não apenas por que é senador - um papel histórico na vida deste País. Este projeto é um exemplo, mas junto com o projeto vem a perspectiva da sua viabilização pela possibilidade de retomada da agricultura, dando-lhe aquilo que ela pode e que a ela a sociedade deve como justiça: apoio, para gerar riqueza, distribuir renda, interiorizar renda, mas, sobretudo, viabilizar a ferrovia. Aqui está muito claro, não é preciso dizer que não se constrói infra-estrutura de transportes sem carga e essa carga virá da produção agrícola - aqui não é área mineral, todo mundo sabe.

Pois bem, neste ponto temos a confluência da perspectiva mineira, de modo histórico, novamente se representando. Nesta conjugação, quer o Ministro, com toda sua equipe, as secretarias que tem, ir a campo. E de maneira muitíssimo harmônica e bem transada vem trabalhando, principalmente nesse ramal nipo-brasileiro, ou seja, na cooperação nipo-brasileira.

Diria, sem alongar-me, que a perspectiva desse projeto é para valorizarmos mais do que uma simples oportunidade, ele pode mostrar e oferecer para Minas muitas outras possibilidades, porque, através dele, estamos fazendo não apenas aquilo que é o título desta Comissão, o corredor centro-leste, mas também o que poderíamos chamar corredor centro-nordeste. Vou citar apenas um dado que o Ministério da Agricultura possui e que a Drª Regina, generosamente, para ser rápida, não citou muitos números, mas um deles é importante. O Nordeste é a maior Região importadora de milho do Brasil. Condição óbvia: lá não se produz milho e se consome milho. Mas não é apenas o maior importador, é um grande importador. Prevê-se que daqui a dez anos o Nordeste importará 13 milhões de toneladas de milho. Parte desse milho, obviamente, vai para o interior. O pólo de desenvolvimento do Nordeste é Petrolina e Juazeiro. Nenhuma região produtora de milho, para não falar de outros produtos, é tão próxima, do ponto de vista de distância física e de distância econômica, daquele Nordeste, do que essa região do noroeste de Minas.

Essas são perspectivas novas que implicam pensarmos dentro de um novo contexto, onde as mudanças virão e devemos nos preparar para realizá-las, não apenas para assistir a chegada delas, mas para realizá-las. Não basta que se viabilize a grande infra-estrutura de uma ferrovia, porque atrás disso vêm muitas demandas novas, provavelmente um fluxo migratório de pessoas esperançosas de que tenha se resolvido o problema da região. Isto aumentará a necessidade das comunidades estarem organizadas, não só nas cidades, mas no interior, em termos de infra-estrutura local, principalmente no plano social de educação e saúde, porque o migrante vem e tem de se ajustar logo na região. Graças a Deus, essa é uma região extremamente receptiva ao migrante. Isso implica pensarmos, e quem sabe os futuros dirigentes também, nessa perspectiva. A ferrovia não sai de uma hora para outra, mas é preciso ter esse ambiente para a chegada dela.

Quando falamos de Minas, claro, existe o contexto político; mas quando falamos no geopolítico e principalmente no geoeconômico, precisamos exercitar mais aquela perspectiva do que chamamos a região do Entorno de Brasília, mas que prefiro chamar de região geo-econômica. Fico muito satisfeito de termos a presença do secretário do Entorno, porque esse é um exercício que precisamos começar a fazer, até mesmo para dar mais velocidade na viabilização da ferrovia e pensar, numa segunda etapa, em projetos de desenvolvimento que possam ter nessa ferrovia uma âncora.

Em certo sentido, o que estamos fazendo - fruto dessa perseverança - é um pouco o resgate de um projeto. Se não fossem as mudanças de rumo político para o que chamo cultura rodoviarista brasileira, essa ferrovia já existiria, porque esse projeto já havia sido pensado lá pelos idos da década de 30, e seria no traçado Pirapora-Formosa. Não importa agora que outro traçado venha a ter, porque vem numa condição técnica.

Então, a minha palavra é de estímulo. Que nós continuemos mobilizados. Ele não é um projeto simples, não nasceu do dia para a noite e não se executa de um dia para a noite. Desta forma, não podemos perder tempo nessa perspectiva que conto de Governo Federal e Governo Estadual afinados e que têm dois anos de mandato pela frente.

Finalmente, permitam-me dizer apenas o seguinte: nunca alardeei aquilo que faço, até porque faço como função pública e é obrigação minha. Não tenho que alardear, mas cobra-se muito, dos que exercem cargos públicos, os resultados de seu trabalho.

Sem esconder de ninguém e carinhosamente eu queria dizer que, para parte dessa infra-estrutura que será complementada, principalmente a parte de energia, a Secretaria de Recursos Hídricos, da qual sou o titular há quase dois anos, alocou diretamente para a Cemig, para aquisição de material elétrico, o equivalente a R$16 milhões - dinheiro de responsabilidade do Governo Federal -, de um projeto que já acabou, coordenado pela Secretaria. E esse recurso foi suficiente para adquirir todo o material elétrico da linha de transmissão do linhão que vem de Pirapora e Buritizeiro até o entroncamento que a Cemig chama de Três Rios, que é o entroncamento dos Municípios de Paracatu, Unaí e João Pinheiro.

Então, no ano que vem, a energia chegará farta aqui, possibilitando que esses ramais de distribuição tenham a devida carga elétrica. Esse projeto já está em execução, devendo estar pronto até o final do ano que vem.

Em segundo lugar, a Secretaria está em articulação com o Governo do Estado, financiando cerca de 70% da ampliação do projeto Entre-Ribeiros, que é um projeto muito importante aqui na região e vai alcançar cerca de 10 mil hectares irrigados, terminando no final deste ano ou no início do ano que vem.

Se formos olhar a potencialidade da agricultura irrigada aqui, vamos verificar que isso é um reforço grande, constituindo aquilo que o Emiliano fala de pólos de desenvolvimento; já é naturalmente a definição de um pólo naquele entroncamento dos três Municípios a que me refiro.

Obviamente, poderíamos citar algumas outras ações, ainda que não sejam tão diretas: estamos agora coordenando, junto a outros órgãos do Governo, o que foi divulgado por aquelas metas do Presidente como novo modelo de irrigação. Trata-se da idéia de reduzir a participação pública nos projetos, projetos tradicionais, 100% financiados pelo setor público, mas garantir, assegurar a participação do Governo para que sejam estimuladas as cooperativas e as organizações dos produtores com o intuito de se apoiarem em novos projetos de irrigação. Esta é uma perspectiva muito importante para a região.

Para isso, estamos desde já, por intermédio do Governo de Minas Gerais, fazendo o Plano Diretor das Bacias dos Afluentes do São Francisco - e nesse caso o rio Paracatu já está tendo a sua bacia estudada. Dentro de alguns meses, teremos esse plano diretor bem delineado e vamos saber indicar onde estão as confluências da oferta de água e solo e infra-estrutura mais apropriadas para projetos de irrigação. Esta é uma perspectiva que já se delineia para um futuro muito próximo. (Palmas)

Peço a todos atenção para um termo novo: gestão de recursos hídricos, gestão das águas. No meio disso, dentro da Secretaria, que, aliás, é algo que não temos, nenhum Governo tem capacidade de fazer sozinho a gestão de recursos hídricos. Há uma nova lei sendo aprovada, mostrando a vulnerabilidade da água, a importância de valorizar economicamente a água. E a constatação é que aqui em Minas Gerais, nesta região, como no mundo inteiro, a água é escassa cada dia mais, extremamente vulnerável em termos de qualidade. E a água que em algum momento é algo motivador, promotor do desenvolvimento, se não for cuidada, passa a ser limitação para esse mesmo desenvolvimento.

Então, temos que trabalhar em conjunto, nos organizando em comitês de bacias. Isto não é coisa de setor público, volto a dizer, mas dos cidadãos, dos usuários, para que tenhamos água abundante hoje e futuramente, para sustentar os projetos.

Sabemos que por aqui estamos com muitos problemas. Na Bacia do São Francisco, e só para falar no Estado de Minas Gerais, temos problemas extremamente críticos. Não vamos deixar que eles cheguem a essa região, pelo menos aqui, mais próximo, que é a Bacia do Paracatu.

Para isso, também estamos com os Governos de Minas, Bahia e outros elaborando o Plano Diretor da Bacia do São Francisco. Eu tenho um compromisso pela vida do São Francisco, que foi proposto pelo Presidente da República e assinado pelos Governadores que têm interesse no rio, que é o seguinte: antes de qualquer projeto importante, o rio tem que ter a vida. E isso inclui a própria perspectiva, que até algum tempo atrás estava bloqueada, de termos uma hidrovia eficiente, porque a hidrovia que hoje é possível usar nas águas do São Francisco ainda estaria muito aquém - o pessoal do Ministério dos Transportes pode dar os números - daquilo que é verdadeiro, é potencialidade, mesmo porque já foi uma grande hidrovia. Isso faz parte - nós pensamos que está longe daqui, mas não está, pois a água está seguindo por aí o seu caminho - da perspectiva de geração de emprego e renda para nós, dessa região. Quanto mais eficiente a hidrovia melhor. Agora, a eficiência da hidrovia depende de todos os que estão na mesma Bacia.

Agradeço a todos e aqui renovo, na presença de tantos amigos e tantas pessoas que me conhecem, o meu compromisso de, onde quer que eu esteja, continuar lutando para o desenvolvimento da região e a rápida viabilização desse projeto.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Mário Augusto Villas Boas) - Meus senhores, antes de passar a palavra aos dois últimos oradores, dentro da linha de raciocínio aqui explanada por vários oradores, é meu dever ressaltar que esta iniciativa, a construção do ramal ferroviário Pirapora-Unaí, transcende os pequenos limites de nossas próprias ilusões.

É necessário que se mobilize os setores vivos da sociedade. E ocorre-me, por uma questão de consciência, lembrar, neste instante, um fato que marcou muito a longa peregrinação de lutas enfrentadas pelo Prefeito e pela minha pessoa durante esses longos anos.

Certa noite, recebi um telefonema às 23 horas e 30 minutos do Sr. Prefeito, dizendo-me que aportaria nesta cidade, no dia seguinte, às 10h da manhã, em avião da FAB, uma comitiva de Oficiais do Exército, chefiada pelo General Joelson de Campos, Diretor do Serviço de Comunicação do Exército. Confesso que senti o peso da responsabilidade que, naquele instante, achava sobre os ombros deste humilde Assessor do Prefeito. Mas, ao mesmo tempo, voltei as minhas vistas para um vigor e para a receptividade que sempre marcaram os órgãos de classe deste Município, e para eles apelei para que me ajudassem a colocar na Câmara o maior número possível de representantes dos vários segmentos de nossa sociedade.

De imediato, impôs-se a minha consciência que eu me dirigisse ao Presidente do maior órgão de classe deste Município, o Sr. José Braz, que aqui está presente. Transmiti a ele a minha preocupação quanto ao tempo de levar à Câmara os segmentos mais representativos de nossa sociedade em tão curto espaço de tempo. Telefonei para a sua residência à meia-noite e fui atendido por sua esposa. Disse-lhe que o assunto era urgente. Expus a ele o drama que eu estava vivendo, a noite indormida que eu iria enfrentar. Esse Presidente de Associação de Classe me disse que eu poderia ficar tranqüilo, porque, depois do enterro de Branquinho, ele voltaria para a cooperativa, e, com isso, na Câmara haveria a representatividade de classe por mim desejada. (Palmas)

Tamanha foi a nossa surpresa quando ali chegamos: encontramos a Câmara superlotada. Daí, meus senhores, o meu alerta! Esta campanha não comporta retaliações e discriminações de qualquer natureza. O futuro do noroeste, o futuro de Minas, a consecução plena da implantação da ferrovia num curto prazo estão em jogo! Graças a Deus, todos que aqui se pronunciaram foram unânimes ao afastarem dessa luta qualquer perlenga, qualquer contradição, qualquer pequenez de ordem partidária!

Parabéns, pois, aos órgãos de classe aqui presentes! Quero-me dirigir também aos atuais candidatos a prefeito, que já nominei na pessoa do Padre José Vicente, para que estejam cientes da enorme responsabilidade que, a partir do dia 31 de outubro, terão sobre os ombros. Essa responsabilidade irá requerer de cada prefeito eleito uma visão ampla e uma capacidade de luta para fazer com que Unaí não pare e com que o noroeste vá para frente, concluindo, no prazo previsto, a nossa tão almejada Ferrovia Pirapora-Unaí.

Neste instante, passo a palavra ao Dr. James Lewis, Secretário do Entorno, que conosco tanto lutou e que tantos congressos convocou, estando sempre à frente dessa iniciativa. S. Sª sabe que, em momento algum, o Município de Unaí, por intermédio do seu Prefeito ou de nossa participação, negou o apoio necessário para que Brasília também se beneficiasse desse grande plano de desenvolvimento.

Passo a palavra ao Dr. James Lewis.

O SR. JAMES LEWIS - Sr. Prefeito Adélio Martins, na pessoa de quem cumprimento todos os membros da Mesa, Srªs e Srs. aqui presentes, trago o abraço e o cumprimento do Governador da Capital federal, Cristóvam Buarque.

Mais uma vez, manifesto a nossa alegria e a nossa honra por estarmos presentes nesta cidade, Unaí, que ainda tem uma importância fundamental na própria existência da Capital Federal.

Permanentemente, faço-me presente a estes debates não apenas como representante do Governo do Distrito Federal no Consórcio do Corredor Centro-Leste, mas também na qualidade de Secretário do Entorno. Recentemente, fui nomeado Coordenador do Porto Seco do Distrito Federal.

Sempre me manifestei a respeito da qualidade das exposições com que somos brindados nestas reuniões. De certa forma, as exposições que nos antecederam esgotaram grande parte do que poderíamos dizer. No entanto, não poderíamos sair daqui sem dizermos que o Governo do Distrito Federal acredita fielmente na necessidade de se recuperar os princípios básicos pelos quais os brasileiros, há trinta e seis anos, lançaram-se na aventura da construção da Capital do País numa região em que praticamente não havia atividade econômica e nenhuma cidade expressiva.

A função de integração nacional e a função da interiorização do País permanecem como desafios presentes para as atuais gerações. Recentemente, um estudo divulgado pela FAO, da Organização das Nações Unidas, no ano de 1995, apontou o cerrado brasileiro como a futura fonte principal de abastecimento de gêneros alimentícios do mundo.

A projeção dos estudos da FAO aponta para um potencial de 140 milhões de toneladas/ano para toda a região do cerrado. Esses estudos, evidentemente, significam que os desafios que já temos, nós, centro-brasileiros, os cerradenses que, mesmo os mais jovens, sentimos ainda a função pioneira de ocupação do interior do País, são redobrados no momento em que se fala de globalização da economia.

Nas exposições que se antecederam aqui, foram apresentados números eloqüentes e que se resumem no seguinte desafio: a integração competitiva e soberana da economia brasileira na economia mundial. E, neste momento, não podemos nos descuidar que a integração do Brasil no Mercosul tem sido, infelizmente, apenas interpretada como uma integração do Sul do Brasil ao países do Cone Sul do continente, podendo vir a agravar-se, se não forem tomadas providências urgentes, uma concentração hoje já real, existente, de 80% do Produto Interno Bruto de todo o continente numa pequena região.

Nós, do Centro do Brasil, temos o desafio de manter a interligação e a integração das economias do Nordeste e do Norte do País e do Cone Norte do continente para garantirmos a unidade territorial do País e continental da América do Sul.

Recentemente, recebemos representantes do empresariado peruano na Capital federal, quando eles nos alertaram para a necessidade de colocarmos em pauta a discussão da saída do Brasil pelo Pacífico. Temos sido, ao longo dos anos, um País essencialmente atlântico. No entanto, sabemos que os mercados que vão consumir, lá fora, grande parte dos produtos e da produção aqui

apontada são os mercados ascendentes da Ásia. A China é hoje, isoladamente, o maior produtor mundial de grãos e, ao mesmo tempo, o segundo maior importador desses mesmos grãos. Então, todas as rotas, todas as bússolas, neste momento, na economia mundial, estão claramente apontadas para esses mercados ascendentes que podem ser, e certamente serão, parceiros nossos num futuro bem próximo.

O País precisa chegar a esses mercados, seja pelo Pacífico, seja pelo Atlântico, com preços competitivos que hoje não estamos conseguindo praticar. Foi muito bem lembrado aqui - e eu gostaria de ressaltar - que, no ano passado, o milho do Estado de Goiás chegou ao mercado de Pernambuco através do porto de Recife 30% mais caro do que o milho da Argentina. O milho argentino é colocado no porto de Buenos Aires e paga US$19 a tonelada para ser desembarcado no porto de Recife. Ora, é evidente que os custos do modal de transporte rodoviário têm matado a nossa capacidade de competição.

Os desafios da próxima década têm que ampliar os nossos horizontes. A discussão hoje sobre transportes foi tão significativa que a representante do Ministério da Agricultura tanta ênfase deu à questão de transporte. Essa questão hoje não é apenas essencialmente técnica da área de transporte; é, mais do que nunca, o grande eixo estruturante de um projeto maior de desenvolvimento, que haverá de ser sustentável, como lembrou o Dr. Paulo Romano na sua exposição.

Temos que estar atentos para não esgotarmos os nossos recursos naturais. Haverá de ser solidário, ou seja, é preciso que o novo sistema econômico que agora temos o desafio de construir não exclua milhões e milhões de brasileiros, como o atual modelo econômico faz, porque hoje, para haver desenvolvimento, é preciso ter educação, é preciso ter saneamento básico. O homem é o grande investimento do terceiro milênio.

Portanto, é preciso, para que sejam bem-sucedidos os planos aqui traçados, sejam eles ferroviários ou agrícolas, que tenhamos a capacidade de, rapidamente, dotar a região geo-econômica de amplo sistema social capaz de dar o atendimento ao homem, que é e será o principal responsável e, portanto, também, o principal beneficiário desse processo de desenvolvimento.

Mas é preciso também que entendamos que algumas modificações urgentes se fazem no sistema produtivo da região. Quem vai ao porto, como fiz, e assiste à saída de matéria-prima básica - grãos agrícolas, minério de ferro, granito bruto não-lapidado - e à chegada, no retroporto de entrada, das máquinas, dos bens de capitais e da tecnologia, há de saber que este País não poderá manter-se com uma pauta de exportações tão desfavorável em relação ao seu valor.

Temos de agregar valor ao nosso produto; não podemos mais mandar para fora matéria-prima de graça, para que criem empregos e a devolvam. Muitas vezes, estamos exportando empregos.

Portanto, é preciso uma revolução urgente no nosso sistema produtivo, horizontal, no sentido da diversificação das culturas e das atividades, para que não fiquemos tão expostos ao controle dos mercados externos, à oscilação na bolsa internacional de produtos.

Lembro-me de que, há 15 anos, num almoço em Brasília com os japoneses, representando o Jaica, um dos primeiros projetos de expansão da produção no cerrado, perguntei por que o Japão, em nenhum momento, acenava em comprar a soja e os grãos que plantávamos. Responderam-me, com muita clareza: "Hoje - isso, há 15 anos atrás - os mercados são mundiais; para o Japão o que importa é que o preço da soja seja baixo; nós vamos fomentar a plantação da soja no mundo inteiro. Não importa para quem se vende essa produção; o que importa ao povo japonês é que a soja, o seu alimento básico, tenha um preço baixo garantido no futuro."

Sabemos que o povo japonês tem um projeto nacional; resta saber se o povo brasileiro terá um projeto nacional vigoroso, capaz de garantir novamente a nossa inserção na economia mundial, não de forma submissa aos interesses externos, mas garantidora dos interesses dos brasileiros. (Palmas)

Confiamos na competência, na criatividade e no trabalho do nosso povo e não o fazemos por um ufanismo... **(falha na gravação)**... sem que geremos o maior valor possível nessa produção, deixa-nos vulneráveis à manipulação dos mercados internacionais e sem capacidade de gerar empregos conforme poderíamos; faz-nos, muitas vezes, dar de graça para a pecuária européia o alimento que necessitamos numa área de estiagem tão ampla, como a do Planalto Central.

Enfim, precisamos ter a competência tecnológica; precisamos enfrentar o desafio de conseguir oferecer o maior número de produtos lá fora, dentro dos padrões que o mercado internacional exige. Certamente, o plantel de quadros e de cérebros que a Capital federal hoje é capaz de promover se torna um parceiro importante da região.

Dessa forma, uma ferrovia do porte da Pirapora-Unaí, para ser viável economicamente, terá de transportar mensalmente 200 mil toneladas em média - pelo menos esses são os cálculos da Ferrovia Centro-Atlântica quanto à viabilidade econômica daquele sistema. Estou transplantando-os sem maior análise, para dar uma dimensão de valores, de números, o que considero bastante significativo.

Evidentemente, temos uma capacidade de produção expressiva, mas é importante garantir que o trem não sirva apenas aos grandes produtores de grãos e também atenda aos pequenos e médios produtores regionais. Este é outro desafio que o Corredor Centro-Leste haverá de encarar: exigir da Ferrovia Centro-Atlântica que, na sua comercialização, no seu atendimento ao cliente, haja espaço para o transporte de mercadorias diversas, necessárias ao avanço da economia regional.

Nesse sentido, queríamos fazer um apelo às lideranças políticas e empresariais aqui presentes. Recentemente, o corpo técnico do Governo Federal que está apreciando o programa de desenvolvimento do Centro-Oeste, pela primeira vez, assimilou a região do entorno como um macroeixo de desenvolvimento do Centro-Oeste. Essa tem sido uma luta antiga nossa no sentido de um envolvimento maior do Estado de Minas Gerais e da segunda economia mundial com esse esforço de desenvolvimento do Centro-Oeste brasileiro.

Houve uma reunião no Palácio do Buriti com o Governador Eduardo Azeredo e outras com o Governador Maguito Vilela. Temos, agora, do Governo Federal o sinal verde para a constituição do Conselho de Desenvolvimento Regional, para que se coloque na mesma mesa o Governo Federal, o Governo de Minas, o Governo de Goiás e o Governo do Distrito Federal, a fim de trabalharmos de forma planejada e integrada essa política de desenvolvimento do Distrito Federal e de todo o Centro-Oeste brasileiro.

Acreditamos que esse Conselho haverá de dar um enorme impulso aos planos rodoviários, ferroviários, aquaviários e agrícolas aqui apontados. É preciso enfrentarmos, de uma vez por todas, com sucesso e coragem, o desafio que os brasileiros, antes de nós, se lançaram, no cerrado, com a construção da Capital federal. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mário Augusto Villas Boas) - Meu estimado Secretário James Lewis, ouvi atentamente as suas palavras e quero aqui transmitir-lhe uma notícia, um dado, uma constatação sobretudo alvissareira. Se a construção do ramal ferroviário Pirapora-Unaí depender da produção, no noroeste de Minas, de 380 mil toneladas de grãos, ela já é uma realidade, porque a produção no noroeste mineiro já ultrapassou essa quantidade.

Concedo a palavra ao Presidente da Câmara Municipal, Vereador José Mário.

O SR. JOSÉ MÁRIO - Exmº Sr. Vilas Boas, Presidente dos trabalhos; Dr. Adélio Martins Campos, Prefeito Municipal; demais autoridades que compõem a mesa;, Srs. visitantes que nos deram a honra de estar aqui, hoje, participando deste evento significativo para a região; Srs. Prefeitos; Srs. candidatos a Prefeitos; colegas Vereadores; Srs. produtores; meus senhores e minhas senhoras.

De antemão, sabemos que a viabilidade do transporte ferroviário está calcada na sua utilização. Portanto, é necessário voltarmos a nossa atenção para ela.

A região noroeste do Estado de Minas tem condição de buscar a equiparação que se espera dela. Unaí, em particular, responde, hoje, com uma área explorada, na agricultura, de 105 mil hectares, obtendo uma produção de 327 mil toneladas de grãos, com uma área irrigada de 18 mil hectares. Conta com uma pecuária representativa, com mais de 370 mil cabeças de gado, e que utiliza mais de 600 mil hectares entre pastagens formadas e campos naturais e uma produção diária de mais de 170 mil litros de leite.

Tem Unaí condição de crescer e acompanhar o projeto ferroviário que hoje se discute, com uma área de mais de um milhão de hectares. Utiliza, como disse, hoje, apenas, 105 mil hectares na agricultura e 645 mil hectares em pastagens naturais e pastagens formadas.

Unaí tem, a exemplo de outras cidades da região noroeste, disponibilidade de expansão de mais de 180 mil hectares, que, se utilizados na agricultura, representariam um crescimento de mais de 170% na nossa capacidade de produção.

Ao mesmo tempo, a demanda por fertilizantes, que também utilizaria o corredor de exportação, é, hoje, de 43.500 toneladas e passaria, com o incremento da área agricultável, para 109 a 110 mil toneladas, cujo transporte e internação será feito via ferroviária.

A arrecadação do Município de Unaí, em ICMS, correspondeu, nos últimos 12 meses, a R$6,72 milhões, considerada a arrecadação direta, excluída, aqui, a arrecadação indireta, feita através dos produtos com condição de diferimento e que, tenho certeza, representaria em torno de R$5 ou R$6 milhões, pois o milho, em especial, hoje, é todo exportado do Município com diferimento ou isenção do ICMS. Com a agregação dessa nova área disponível para a agricultura, a tendência do crescimento na arrecadação do ICMS passaria de R$6,7 milhões para certamente R$13,5 milhões, o que viabilizaria também o seu crescimento. Mas para que isso aconteça, efetivamente, é necessário que busquemos, através do Ministério da Agricultura, um programa de fomento da produção. E estamos vendo ser inserido nesse programa o Prodecer.

Disponibilidade de energia elétrica principalmente para a agricultura irrigada. Pavimentação de diversas rodovias da região para o transporte da produção a ser embarcada no terminal ferroviário. Esperamos, acima de tudo, que o Corredor Centro-Leste coloque não só a ferrovia em funcionamento mas tenha equipamentos suficientes para viabilizar o seu transporte, o que não ocorre hoje na maioria dos corredores de exportação que têm a ferrovia mas não têm vagão e não têm locomotivas suficientes para esse transporte.

Sabemos também que o custo do transporte, conforme já foi amplamente divulgado, nos Estados Unidos, nosso principal concorrente na área de grãos, é hoje em torno de 12 a 13 dólares por tonelada para chegar aos portos de exportação. E hoje, se formos exportar pela região noroeste produtos como a soja teríamos um custo de 45 dólares por tonelada, no mínimo, para fazer o transporte rodoviário, pois não temos aqui condições de utilizar o transporte ferroviário.

Sabemos também que não temos condições de contar, inicialmente, com a redução desse custo do transporte aos níveis dos Estados Unidos, mas temos certeza de que o Corredor Centro-Leste trará uma redução para em torno de 18 dólares a tonelada. E teremos assim um ganho efetivo nos custos de produção, custos que poderão então ser revertidos para o aumento da produção.

Sabemos, em especial, que diversas reuniões já foram realizadas e, temos certeza, outras tantas ainda terão de ser perseguidas para que esse Corredor venha a ser viabilizado. Mas o importante é que não diminuamos a intensidade de nossas reivindicações. Deveremos sempre estar atentos e participando ativamente dos movimentos a que formos convocados para que possamos viabilizar esse tão sonhado projeto. E os nossos produtos aqui produzidos na região noroeste do Estado podem ser rotulados para atingir os mercados externos da Europa e os mercados asiáticos.

Convoco em especial as Câmaras Municipais como poderes independentes, e dentro de suas limitações, para buscarem e darem o seu apoio para a viabilização desse empreendimento.

Quero, neste instante, entregar à Senadora Regina Assumpção, como membro da Comissão que busca, através de estudos, através do Senado, a viabilização do Corredor Centro-Leste, um documento contendo os levantamentos socioeconômicos do Município de Unaí, levantamento esse que foi buscado através da Associação Comercial e Industrial de Unaí, através da Cooperativa Agropecuária de Unaí Ltda. - Capul, através da Cooperativa Agrícola de Unaí Ltda. - Coagril, através da Cooperativa Agropecuária do Noroeste Mineiro Ltda. - Coanor, através da Câmara Municipal de Unaí, através da Emater Regional; através do IBGE-Unaí, através do Instituto Mineiro de Agropecuária, através da Prefeitura Municipal e através do Sindicato Rural, contendo todos os dados atuais do Município de Unaí, para que possam ser inseridos no estudo que esta Comissão do Senado está fazendo para viabilizar esse tão sonhado empreendimento.

Entrego esse estudo ao companheiro Farias, unaiense de coração, para que ele o faça chegar às mãos da Senadora, que o levará à Comissão, e que Unaí participe ativamente no desenvolvimento desse projeto.

Agradeço a presença de todos. (Palmas)

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mário Augusto Villas Boas) - Neste instante, tenho o prazer de franquear a palavra a todos aqueles que dela queiram usar.

Peço a cada um que manifeste, com o calor do seu apoio, o que pensam, o que vislumbram, as grandes transformações que advirão para o noroeste de Minas e para o Estado de Goiás com a implantação desse ramal ferroviário.

A palavra está franqueada.

Concedo a palavra ao Sr. Antônio Cardoso, Presidente da AMAB e Prefeito de Cabeceira de Goiás, velho lutador desse tão sonhado ramal ferroviário.

O SR. ANTÔNIO CARDOSO - Cumprimento, neste momento, todas as autoridades que compõem esta Mesa em nome do nosso anfitrião Prefeito de Unaí, baluarte deste acontecimento histórico que se realiza aqui no noroeste de Minas e que é um reflexo muito positivo para o nordeste de Goiás. Parabéns Prefeito Adélio Martins.

Cumprimento meus colegas prefeitos que aqui estão, vários deles compõem fazem parte, junto comigo, da Associação dos Municípios Adjacentes a Brasília - AMAB, e demais autoridades que aqui se encontram.

Trago o ponto de vista dos prefeitos do entorno de Brasília, do nordeste de Goiás e do noroeste mineiro. Para nós esse encontro significa é tirar os municípios da nossa região do anonimato. Esse é o primeiro passo.

Sinto, com as palavras muito bem colocadas pelo nosso Ministro dos Transportes, Dr. Alcides Saldanha, que agora o nosso desejo começa a entrar em prática. Pela explanação da Drª Regina, que aqui representa o Ministério da Agricultura, podemos entender a ligação que teremos da produção agrícola da nossa região com os transportes.

Atualmente o Planalto Central mostra que a integração é a solução para crescer, para sair do anonimato.

Temos mais de nove milhões de hectares para serem utilizados na produção. O entorno de Brasília tem aproximadamente, como já foi dito aqui, mais de três milhões de hectares. E, apesar de toda essa área possuir grande potencial de produção, temos 160 mil desempregados. Ora, esse projeto é a saída nacional, a saída da nossa região, é a consolidação de um sonho que hoje está acontecendo. Não só a consolidação de uma grande conquista de Minas Gerais, mas também de Goiás. Somos goianos de uma região que fica um pouco distante da capital, que é o nordeste de Goiás.

O Município de Cabeceiras dista a 72 quilômetros de Unaí. Para nós essa ferrovia é uma ressurreição aliada à criação do Porto Seco em Brasília, que ficará a uma distância aproximada de 127 quilômetros. Acredito no atual Ministro dos Transportes e também no nosso Ministro da Agricultura porque eles também vão sustentar a ação dos 23 Municípios do noroeste mineiro e do nordeste goiano que estão com mandado de segurança contra o Ministério do Exército, para que reabra a BR-479, que dá acesso a nossa região.

Sabemos que Minas Gerais é possuidora da maior malha ferroviária do Brasil e que Goiás é possuidora de uma parte muito pequena. Não podemos deixar que o ciúme intervenha no desenvolvimento da nossa região. O problema nosso é comum e a solução é esta: trazer essa ramificação até Unaí e depois estendê-la para dentro de Goiás.

Prefeito, o senhor entrará na História. Nós, que estivemos juntos com o senhor nas últimas reuniões, continuaremos defendendo esse seu grande projeto. Unaí também entrará na História. Foram os políticos de Unaí que enxergam um pouco mais, que começaram esse grande trabalho. Parabéns, Prefeito Adélio Martins.

Quero dizer que o Adélio contou com o apoio tanto da nossa associação lá em Brasília quanto do Governo de Goiás. Ele nunca foi contra esse ramal até Unaí. Entretanto, ele gostaria que chegasse até Formosa. Eu acredito que, com o tempo, chegará.

Quero agradecer a participação de todas as autoridades que aqui estão, especialmente a do Secretário de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, cujo gabinete estarei visitando para tratarmos de assunto relativo a Goiás.

Quero dizer que quem ganhou com isso não foi só o Município de Unaí. Também ganharam o noroeste de Minas, o Centro-Oeste brasileiro e o nordeste de Goiás. Só através dessa parceria vamos tirar o nosso povo do anonimato.

Talvez seja uma forma de influenciar o produtor rural a voltar para o campo, Senadora Regina. O desânimo é muito grande. Vou dar um exemplo. O meu Município chegou a produzir 110 mil toneladas de grãos. A safra 95/96 talvez não tenha chegado a 40 mil toneladas.

Não adianta nada o nosso povo produzir, produzir, encher os graneleiros de matéria primária e voltar quebrado. Temos que arrumar uma forma: talvez baratear os transportes, talvez conseguir um incentivo do Governo Federal, do Governo Estadual ou do Governo Municipal. O estoque mundial está no fundo do poço. Vai faltar comida. E é terrível a fome.

Então, temos que nos unir. Só através dessa parceria é que vamos conseguir trazer comida para a mesa.

Parabéns a todos que participaram desse grande evento histórico. Parabéns a nossa Senadora de Minas Gerais, Regina Assumpção. Parabéns ao Ministro dos Transportes, que assumiu há poucos dias e já traz para nós notícias de grandes obras a serem realizadas.

Sei que o povo de Unaí sofre muito com essa malha rodoviária que nos liga a Brasília, pois está em péssimo estado de conservação. Agora, com

esse montante de dinheiro, podemos andar com mais segurança. Rodovia, ferrovia e hidrovia não são só transportes, mas segurança e conforto. E precisamos disso para continuar sobrevivendo. A nossa região tem tudo para participar desse processo, produzindo, auxiliando. Mas precisamos da contrapartida.

Fiquei muito entusiasmado hoje com esta reunião, por ver que a teoria começa a ser praticada. Parabéns a todos e uma boa tarde. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Mário Augusto Villas Boas) - Concedo a palavra ao Sr. José Nunes de Faria, representante do Sr. Ministro da Agricultura, Dr. Arlindo Porto.

O SR. JOSÉ NUNES DE FARIA - Autoridades presentes, meus amigos unaienses e meus amigos do noroeste mineiro, como coordenador deste encontro invade-me enorme satisfação. Quando procuramos a prefeitura municipal de Unaí e associações de classe para que nos dessem apoio na realização deste evento, encontramos todo o interesse e boa vontade para que ele atingisse os seus objetivos.

Não tenho dúvida de que S. Exª o Sr. Ministro da Agricultura e do Abastecimento, se aqui estivesse, estaria imensamente grato, imensamente satisfeito, porquanto foi ele também um dos que lutaram pela implementação deste projeto, um dos que lutam pelo desenvolvimento do noroeste mineiro.

Trago aqui, da parte do Sr. Ministro, desejos de que, com o esforço e união de todos, o noroeste mineiro possa ser servido pela ferrovia e pelas rodovias que se fazem necessárias com a implantação do projeto.

Gostaria de dizer que este encontro não tem qualquer conotação política e não foi organizado por qualquer facção partidária. Quero frisar que a motivação foi fruto da união e do espírito de solidariedade de todos ao desenvolvimento do município. Por isso mesmo, a Senadora Regina Assumpção - como promotora do evento, em nome da Comissão Especial do Senado para Estudo do Corredor de Exportação - valeu-se da Prefeitura Municipal de Unaí e do apoio das cooperativas agrícolas da região, do Sindicato Rural de Unaí, da Associação Comercial de Unaí e da população desta cidade. Muitos, interessados nos objetivos deste encontro, trabalharam arduamente para a sua organização.

Procurou ela também a Câmara Municipal de Unaí, na pessoa de seu Presidente, Sr. José Mário, que não mediu esforços para que o êxito que vemos fosse alcançado.

Externo, em nome da Senadora Regina Assumpção, como no meu próprio, nosso agradecimento especial a todos os órgãos que colaboraram na organização do evento.

Digo a todos que, com satisfação, ouvi, do Presidente da Câmara, ao me entregar o levantamento do Município de Unaí para que o levasse à Senadora, que este documento estava sendo entregue a um unaiense de coração. Por esta cidade passei e aqui ainda tenho várias ligações. Estou imensamente satisfeito de ver aqui todo o pessoal que nos ajudou, aos garçons que nos serviram, de coração, o nosso muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Mário Augusto Villas Boas) - Passamos a palavra ao Prefeito de Unaí, que deu nome à ferrovia Unaí-Pirapora, Dr. Adélio Martins Campos.

O SR. ADÉLIO MARTINS CAMPOS - Companheiros, que compõem a Mesa, público presente, é para mim um enorme prazer receber tão ilustres visitantes na nossa comunidade. Recebemos hoje a visita ilustre da representante do Ministro dos Transportes. Agradeço a presença de todos que aqui comparecem, prestigiando este encontro que consolida o nome de Unaí no mercado produtor nacional.

Unaí, como disse o ex-Presidente Juscelino Kubitschek, é o celeiro de Brasília, do Brasil. Unaí produz grãos para ser vendido no exterior.

Quando criança, ouvia falar na projeção da ferrovia Pirapora-Unaí. Passaram-se mais de 50 anos e hoje o sonho torna-se realidade.

Hoje temos a presença ilustre do Ministro, que me disse haver liberado uma verba de R$900 mil para recapeamento da estrada Unaí-Brasília atendendo, portanto, a nossa reivindicação.

A vinda do Sr. Ministro partiu de um convite feito pelo meu filho Adélio Cláudio, que é Subsecretário de Justiça, que não está aqui hoje por estar no Canadá em missão oficial. Foi ele quem pediu essa verba que vai beneficiar a nossa comunidade. Lá no Ministério da Justiça, a esposa do Sr. Ministro trabalha com o meu filho, um filho de Unaí que hoje é o celeiro de Brasília no que toca à mão-de-obra, cultura, intelecto de seus filhos.

São filhos de Unaí que exercem funções brilhantes no Poder Judiciário. O Procurador-Geral do Distrito Federal, Dr. Humberto Gomes de Barro, é filho de Unaí. Outros são funcionários do Banco Central, do Banco do Brasil, como o Farias acabou de falar.

Unaí está de parabéns e vai ter a ferrovia tão pensada, tão falada, tão decantada há quase meio século. Hoje o nosso município, maior produtor de grãos do Brasil, no noroeste de Minas é uma cidade que desponta num raio de 200 quilômetros de Brasília, excluindo Anápolis, Unaí é a primeira cidade. Unaí cresce assustadoramente. O noroeste de Minas cresce assustadoramente e, por isso, precisamos ter consciência do futuro de nossa terra, do que iremos deixar aos nossos herdeiros, uma cidade poderosa, próxima da Capital Federal, com uma estrada de ferro ligando-a à malha ferroviária do Brasil, encurtando as distâncias para melhorar o custo e o lucro dos produtores de grãos de nosso município.

Quando ouvimos comentários de que seria criado o Corredor Centro-Leste para levar ao Porto de Tubarão, em Vitória, Espírito Santo, verificamos que devíamos pressionar, usando todos os meios políticos para que o projeto fosse mantido como concebido inicialmente - Pirapora-Unaí. Por pouco, iríamos perder a estrada para Pires do Rio.

Com o Dr. José Adjuto, parti, durante muitas madrugadas, daqui de Unaí para Belo Horizonte, a fim de participar, na Associação Comercial daquela Capital, do café da manhã das nove horas, onde se reuniam os industriais e empresários de Minas. Pedíamos o apoio desse importante segmento no sentido de que se mantivesse essa estrada projetada para Unaí. Fomos ainda ao Rio de Janeiro, à Vale do Rio Doce; fomos a Montes Claros, na área da Sudene, a fim de verificar se eles manteriam o projeto. Enfim, lutamos de todas as maneiras junto às autoridades até que procuramos o Sr. Governador, que nos deu a tranqüilidade de que iria assinar o convênio, convidando-nos a participar da solenidade.

Estava ali o povo de Unaí ansioso, Sr. Governador, na esperança de dias melhores, de progresso para nossa região. Hoje, podemos dizer que está consolidada a ferrovia em nosso município, em nossa região. Trata-se, portanto, do progresso que desponta em nossa terra. É o futuro para nossos filhos.

Hoje temos aqui ilustres convidados, que compõem esta mesa, bem como os colegas Prefeitos, que nos prestigiaram e que vieram tomar conhecimento dessa fabulosa obra de redenção do noroeste de Minas.

Quero, portanto, agradecendo especialmente aos Srs. Prefeitos, à comunidade que aqui compareceu, às ilustres autoridades que compõem esta mesa, conclamar a todos a partir para os dias melhores que hão de vir para nossa comunidade, para os produtores de grãos, para os fazendeiros, que terão a facilidade de colocação, no mercado internacional, do produto de seu trabalho.

Muito obrigado e boa tarde. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Mário Augusto Villas Boas) - Gostaria de esclarecer aos Srs. Prefeitos presentes que desejam fazer a entrega dos levantamentos dos municípios participantes à Srª Senadora Regina Assumpção, a fim de também participar do relatório a ser feito pela Comissão Especial do Senado para estudo do Corredor Centro-Leste, que podem passá-los a mim, que os farei chegar às mãos de S. Exª.

Solicito, pois, um pouquinho mais de tolerância.

Com a palavra o Sr. Roberto da Costa Pereira, agricultor do recém-criado município de Cabeceira Grande, localidade que, à época em que fui Prefeito de Unaí, tive a ventura de elevar à categoria de distrito. Hoje, Cabeceira Grande passa a ter, pela sua condição territorial de único município do entorno a dividir-se com Brasília, um grande futuro no noroeste de Minas.

Com a palavra o Sr. Roberto da Costa Pereira.

O SR. ROBERTO DA COSTA PEREIRA - Exmº Sr. Presidente da Mesa, senhores membros, minhas senhoras e meus senhores.

Sou um agricultor da região de Cabeceira Grande, como disse o Sr. Presidente, o mais novo município dessa região do noroeste de Minas.

Inicialmente, gostaria de me congratular com todos os senhores que têm pugnado por esse projeto fantástico, que é a integração do noroeste de Minas com o porto, com o litoral e com o Nordeste do Brasil, o que abre perspectivas enormes para nossa economia, para nossa região e para nós, agricultores. Trata-se de iniciativa que deve merecer todo o nosso apoio, uma vez que trará benefícios óbvios para todos nós.

Gostaria de iniciar com uma pergunta. O Presidente mencionou nosso município como o mais novo da região. Gostaria de saber dos senhores, que estão coordenando esse programa, se essa nova divisão política do Município de Unaí foi considerada nos programas de ação que estão sendo propostos no âmbito desse grande programa do Corredor de Transportes Centro-Leste. Gostaria depois de obter uma resposta a essa pergunta.

Em segundo lugar, eu gostaria de fazer uma observação. Nós, agricultores da região, como de todo o Brasil, estamos apreensivos há muito tempo. Os problemas que a agricultura sofre não são novidade para ninguém, todos sentimos, não apenas os agricultores, mas também os comerciantes de

Unaí, o pequeno industrial. O que está acontecendo com a agricultura, afinal? Este ano os preços melhoraram um pouco, entretanto, estamos sentindo que o nosso retorno, o nosso lucro baixou.

Há um inegável aumento de custos da nossa atividade. A questão da viabilidade da agricultura é muito simples, é uma aritmética muito simples como de qualquer negócio: a receita tem que ser maior do que a despesa, porque, caso contrário, nem juros subsidiados resolvem, continuamos tendo prejuízo. Então, não adianta ter juros de 12% ao ano, se tivermos receita menor do que despesa.

Orgulho-me de pertencer ao quadro de agricultores do Município de Unaí, que eu reputo muito competente, muito eficiente, dinâmico, empresarial, criativo e que busca melhor produtividade, redução de custos e equacionar seus problemas. Não é por falta de competência que estamos perdendo dinheiro, alguma coisa está acontecendo. Evidentemente, sabemos que a grande questão é o aumento de custos: o adubo aumentou 40%, os defensivos aumentaram, os juros que estamos pagando no dia-a-dia no mercado aumentaram muito. Pagávamos juros médios de 15% ao ano, juros reais calculados sobre o dólar até o Plano Real. De lá para cá, quando saímos do crédito agrícola, que, agora, está com juros razoáveis, estamos pagando 7% ao mês, o que é inviável. Então, houve um aumento de custos que perdura, e os nossos preços nem por isso reagiram como esperado. Eles já não compõem mais uma inflação de rentabilidade como compunham antes do Plano Real.

O Governo tem contribuído para assegurar o Plano Real, que continua apoiado na chamada âncora verde. Isso significa baixa rentabilidade para a agricultura, claramente, e está apoiado também na importação indiscriminada e, muitas vezes, com subsídio na origem de todos os lugares do mundo para segurar os preços agrícolas, ou seja, para segurar nossa rentabilidade.

Penso que lutar contra isso é difícil, temos que buscar soluções criativas.

Ouvi com muita atenção a exposição do Exmº Sr. Secretário do Entorno do DF, que falou sobre a questão da exportação de produtos agrícolas em bruto, que vai gerar empregos e renda lá fora, e, depois, a do Sr. Prefeito de Cabeceiras de Goiás, que acompanhamos muito atentamente, porque é o nosso vizinho mais próximo, a quem admiramos muito pelo seu dinamismo, pela sua brilhante administração no município vizinho, estamos acompanhando-o muito de perto.

S. Exª falou algo parecido, ou seja, que tem de mudar alguma coisa. Ele está perplexo e, como nós, está buscando uma solução. Ele também sente isso, pois a produção agrícola do município caiu para menos da metade de um ano para o outro, porque passou a não ser mais rentável produzir grãos na região; se fosse, continuar-se-ia produzindo.

Então, essa perplexidade é comum a todos nós, que estamos em busca de caminhos e soluções inovadoras e criativas para superarmos isso. E qual seria essa solução? Penso que essa solução está muito dentro do que foi dito aqui pelos dois: seria a agregação de valor. Compramos nos supermercados de Unaí, muitas vezes, produtos empacotados que vêm de São Paulo ou Belo Horizonte e são produzidos aqui. Compramos feijão de Unaí, importado de Belo Horizonte, num saquinho de plástico de 500g ou de 1kg. Muitos dos nossos produtos estão retornando para Unaí, pagando o frete de ida e volta, despesas e o valor agregado da transformação industrial, que é feita fora. Só pode ser este o caminho para o equacionamento dos nossos custos e da nossa receita na região. Seria tentar buscar agregar valor ao nosso produto na própria região, porque o raciocínio internacional que o Sr. Secretário colocou se aplica perfeitamente dentro de um raciocínio regional.

Então, penso que devemos considerar essa questão quando buscarmos projetos de desenvolvimento para a nossa região. Devemos tentar buscar formas de viabilizar uma transformação agroindustrial própria para a nossa região, que agregue valores, que gere emprego, e descentralizadamente, não na Cidade de Unaí apenas, mas, principalmente, nos pequenos distritos e pequenas localidades do interior que estão passando dificuldades muito sérias, como todos sabem.

O desemprego é grave, a renda baixou muito, a desocupação é séria e temos que centralizar esses projetos e pequenos projetos de baixo custo para manter essas pessoas lá e não virem inchar a nossa Cidade de Unaí, que está suficientemente inchada. Devemos buscar essa transformação como forma de agregação de valor e como forma de geração de renda.

Era o que tinha a dizer. Obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Mário Augusto Villas Boas) - Acabamos de receber mais uma pergunta dirigida ao Sr. Hélio Machado, um dos diretores da FAEMG.

Sr. Hélio Machado, como diretor da FAEMG, poderia V. Sª solicitar do Ministro providências na mudança do valor da terra nua que deu origem a uma elevação descabida do ITR?

O SR. (Não Identificado) - Gostaria de solicitar ao Sr. José Farias Nunes que responda à pergunta do nosso amigo de Buritis, Sr. Toninho, que questiona a elevação do imposto do INCRA sobre as terras nuas.

O SR. JOSÉ FARIAS NUNES - Gostaria de esclarecer que tanto Cabeceiras quanto outras regiões estão abrangidas por esse ramal ferroviário Unaí-Pirapora. Esse ramal traz benefícios a todo o noroeste mineiro.

O nosso amigo citou também a questão da remuneração do agricultor. Gostaria de dizer que uma das preocupações do Sr. Ministro da Agricultura é dar condições ao produtor rural de se capitalizar. Assim uma das preocupações do Ministro é fazer com que os recursos para o custeio cheguem em tempo hábil às mãos do produtor rural, para dar condições ao produtor de, na época da comercialização, comercializar a sua produção.

Uma outra promessa do nosso Ministro - que para mim é compromisso, pois o conheço muito bem - é de que na estocagem do Governo somente se liberará estoque se houver falta do produto no mercado. Isso dará condições melhores de remuneração ao produtor rural. Pergunto se está satisfeito com a resposta?

O SR. (Não Identificado) - Com a sua permissão, Farias, eu gostaria de complementar a resposta da pergunta do Toninho.

Graças à Confederação Nacional de Agricultura, graças às Federações de agricultura do estados, graças aos sindicatos rurais, o ITR foi reduzido em cerca de 50%. Na verdade poderia estar sendo cobrado o dobro do valor das parcelas que vão vencer a partir de 30 de setembro. Graças ao trabalho dos sindicatos rurais, das federações das agriculturas dos Estados e da Confederação Nacional da Agricultura, conseguimos, junto ao Governo Federal, uma redução de 50% do valor cobrado hoje pelos produtores rurais.

O SR. (Não Identificado) - Gostaria de complementar, em rapidíssimas palavras, o que disse o Hélio. Não sou fazendeiro há muito tempo. Não possuo sequer um palmo de terra. Entretanto, tentarei encarar essa pergunta sob o enfoque meramente pessoal.

Acredito que o termo "terra nua" por si só significa terra inútil. A terra que não está cumprindo a sua função social deve ser objeto de uma tributação maior, porque esse é um meio pacífico de fazer com que a terra realmente cumpra a sua função. O Papa João XXIII, se não me engano, disse certa vez que sobre toda a propriedade pesa a hipoteca social. É claro que não podemos entender o peso dessa hipoteca como transgressão à lei codificada, seja no sentido fundiário, seja no sentido civil. Essa hipoteca social jamais poderia transpor, entretanto, repito, os limites que asseguram os bens juridicamente tutelados.

Para que se evitem os conflitos que despontam nesse município, com arbitrárias invasões de terra, é necessário que os produtores se conscientizem, porque do contrário o Noroeste, que se desponta como a fonte segura de progresso e de produção, terá o seu destino tumultuado, terá o seu destino entregue a um comando desordenado que deseja resolver o problema fundiário na lei ou na marra, e isso não condiz com o espírito que deve prevalecer na democratização da terra. Mas acho que esse termo "terra nua" muito em breve desaparecerá do cenário fundiário do município do Noroeste de Minas, porque a ferrovia, as situações socioeconômicas que com ela virão certamente irão gerar empregos, indústrias de médio e pequeno porte, propiciando mão-de-obra àqueles que na falta dela se desviam pelos caminhos da violência e da arbitrariedade, não à terra nua, tudo à terra produtiva.

Continua franqueada a palavra.

O SR. MÁRIO AUGUSTO VILLAS BOAS - Farei uso da palavra.

O SR. JOSÉ ADJUTO - Com a palavra ao Dr. Villas Boas.

O SR. MÁRIO AUGUSTO VILLAS BOAS - Senhores, temos muitas questões importantes. Infelizmente, seria preciso avançar noite adentro se quisermos discuti-las, o que não é possível. Mas tivemos, aqui, palestras brilhantes, temas significativos debatidos, posicionamentos importantes que, sem dúvida alguma, constituem uma contribuição importante e valiosa para os trabalhos do Senado nessa Comissão Especial do Corredor Centro-Leste.

Na qualidade de Presidente dos trabalhos e em nome do Senado, em nome do seu Presidente e de Senadores que compõem esta Comissão, agradeço a todos os presentes, àqueles que se prepararam e aqui apresentaram os seus pontos de vista em suas palestras, àqueles que apresentaram as suas perguntas, agradecer também pela oportunidade que nos deram de ampliar o escopo da nossa reunião; enfim, agradecer a todos e dar por encerrado o nosso evento.

Muito obrigado e uma boa noite. (Palmas)
Convidamos a todos para um lanche.
Está encerrada a reunião.

ANEXO VII

7ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

ABERTURA DO SEMINÁRIO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADO EM 19 DE NOVEMBRO DE 1996, VITÓRIA/ES

O SR. APRESENTADOR - Vamos dar início à solenidade de abertura do projeto Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo, que começa com este I Seminário Regional, relativo à região noroeste, com sede em Colatina.

Passamos à composição da Mesa, uma vez que já se encontram presentes o Exmº Sr. Governador do Estado, Dr. Vítor Buaiz, o Senador José Ignácio Ferreira e demais autoridades que compareceram ao evento.

Tenho muita honra em convidar, primeiramente, a assumir o seu lugar à mesa, S. Exª o Governador do Estado, Dr. Vítor Buaiz. (Palmas)

Convido o eminente Senador José Ignácio Ferreira, que no momento está dando uma entrevista, para, sem seguida, tomar seu lugar à mesa.

Convido, com muita distinção, porque anfitrião do evento, o eminente Prefeito Municipal, Dr. Dilo Binda. (Palmas).

Tenho o prazer de convidar à mesa o Exmº Sr. Secretário do Estado, Sr. Perly Cipriano. (Palmas).

Tenho o prazer de convidar os eminentes Secretários de Estado e representantes do Estado do Espírito Santo em Brasília, Dr. Walter De Prá, Secretário da Serin e o eminente Secretário João César Moraes, da Saúde. (Palmas)

Temos o prazer de convidar à mesa, representando a Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo, o Dr. Marcos Guerra (Palmas).

Tenho o prazer de convidar o eminente Presidente da Câmara Municipal local, Dr. Álvaro Guerra, para assumir o seu lugar à mesa.

Está presente o eminente Prefeito de Mantenópolis, que convidamos à mesa, o Dr. Edvaldo Ricapi. (Palmas).

Convidamos para tomar lugar à mesa o Vice-Prefeito de Colatina, sede do evento, Dr. Sérgio Tedold. (Palmas).

Representando o Prefeito e a municipalidade de São Gabriel da Palha, convido o eminente Vice-Prefeito Dr. Miguel Darizoni. (Palmas).

Temos o prazer de convidar o ex-Prefeito de Vila Velha, Dr. Vasco Alves; o eminente Presidente da Fundação Gildásio Amado, Dr. Vasconcelos; o professor Edmundo, da Fundação Castelo Branco; o Dr. Rodolfo Samurine, representando o Sebrae.

O I Seminário Regional que está se instalando tem a participação de 13 municípios, incluindo o município sede, Colatina.

Registramos a presença, neste momento, e convidamos a fazer parte da Mesa a eminente Vice-Prefeita de Vitória, Drª Luzia Alves Toledo. (Palmas)

Faço, em nome da coordenação, uma saudação particular à Drª Maria Helena Rui Ferreira, esposa do Senador José Ignácio Ferreira.

Quero destacar a presença do Dr. Marcos Parente, assessor especial da Comissão do Corredor Centro Leste de Exportação do Senado Federal; do Dr. Lésio Satler, figura pública de Colatina, Delegado Estadual do Ministério da Educação, partilhando, por uma decisão pessoal dele, dos encargos desta coordenação; do Dr. Ricardo Corrêa Dalla, do Instituto dos Advogados do Estado do Espírito Santo.

Saudamos e agradecemos a presença de todos os representantes de instituições presentes ao evento.

Agradeço, desde já, o comparecimento dos ilustres expositores da parte da manhã, Dr. Ricardo Santos, professor Sebastião Balarine, professor Marcos Tadeu Rosa, professor Amintas Júnior.

Tenho o prazer de passar a palavra ao eminente Senador José Ignácio Ferreira, como Presidente da Comissão Corredor Centro Leste.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Tenho a honra de passar a Presidência deste evento ao eminente Governador do Estado, Dr. Vítor Buaiz.

O SR. VÍTOR BUAIZ - Muito obrigado e bom-dia a todos.

Quero dizer da minha alegria de estar aqui na abertura deste I Seminário Regional, saudando o nosso Prefeito Municipal Dilo Binda, que nos recebe sempre com muito carinho - o povo colatinense é muito hospitaleiro -, saudar todas as autoridades aqui presentes e declarar aberto este seminário, passando a palavra para o Senador José Ignácio Ferreira que, em nome do Senado Federal, promove este debate.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Quero saudar, inicialmente, os membros da Mesa, o Governador Vítor Buaiz; o Prefeito de Colatina, Dilo Binda, os Secretários Walter De Prá e Perly Cipriano; o Subsecretário de Saúde, João César Moraes; o Coordenador deste evento, o ilustre professor Geral Vieira Simões Filho; o Presidente da Fundação Gildásio Amado, professor Vasconcelos; o representante da Fundação Castelo Branco, professor Edmundo; o representante do Sebrae; o ex-Prefeito de Vila Velha, Vasco Alves de Oliveira Júnior; a Vice-Prefeita de Vitória, Luzia Alves Toledo; o Vereador Álvaro Guerra, presidente da Associação de Vereadores do Norte; prefeitos aqui presentes - quero saudar os 13 prefeitos desta região; o Dr. Lésio Satler, Delegado do MEC no Espírito Santo; o Dr. Ricardo Dalla, Presidente do Instituto dos Advogados do Espírito Santo; o Vice-Prefeito Sérgio, de Colatina, e Miguel Lorenzone, de São Gabriel da Palha; os demais secretários de Estado, vice-prefeitos, vereadores, lideranças locais, empresários aqui presentes, estudantes - há uma delegação do curso, Corredor Centro Leste, da UFES presente -, professores universitários; deputados estaduais, deputados federais, debatedores; enfim, a todos saúdo com muito respeito e, em especial, o povo de Colatina e o povo da região noroeste do Espírito Santo.

Este é mais um seminário da Comissão Especial do Senado do Corredor Centro Leste, uma comissão criada com objetivos importantes, numa Casa importante, que é o Senado Federal, a Casa dos Estados, a Casa onde essas preocupações emergem fortes; são preocupações com regiões do País. Uma das regiões com maior potencialidade, com maior perspectiva neste país, que, afinal de contas, se integra a uma economia globalizada, está vivendo momentos especiais na sua vida é exatamente esta região. Nós do Espírito Santo temos algumas preocupações com a região noroeste e com a região sudoeste do Estado.

A região litorânea sul do Espírito Santo e a região litorânea norte do Espírito Santo preocupam-nos também, mas nós já temos projetos muito claros para estas áreas. Há algum tempo, no dia 6 de março de 1997, a Bancada Federal do Estado do Espírito Santo - saúdo Dr. Encarnation , membro da Aderis - nos incumbiu de elaboramos, e os executamos numa noite, para apresentarmos ao Presidente da República uma série de pleitos, de reivindicações.

Esta é a cópia do documento elaborado, por nós, a pedido da Bancada Federal do Espírito Santo composta por três Senadores e dez Deputados Federais. No dia 6 de março, fomos ao Presidente da República levar alguns pleitos em favor do Estado do Espírito Santo, dentre os quais, se encontra a extensão dos benefícios da Sudene até o Rio Doce; o gasoduto de Campos; o porto de Riacho; a ferrovia litorânea norte, da Bahia sul até o riacho; e a ferrovia litorânea sul de Jardim América até Cachoeiro do Itapemirim. Pleitos para os quais não buscaríamos sequer recursos do erário; havia outros. Por exemplo, o caso da ponte de Colatina que é uma luta nossa da Bancada Federal.

Nesta oportunidade, quero anunciar que, ontem, os Senadores Elcio Alvares, Gerson Camata e eu fomos ao Presidente da República e já conseguimos liberar recursos para este ano. Esta semana chegam os dois milhões para agilizar, ainda mais, as obras da segunda ponte de Colatina. Até o fim do ano chegarão mais dois milhões e, até meados do próximo ano, deverá chegar mais seis milhões para terminar os acessos e a ponte. E, para junho/julho de 1998, já teremos esta importante ponte que foi objeto de uma grande reivindicação do povo de Colatina, terminada, concluída, exatamente setenta anos depois de inaugurada a ponte Silva Vitor.

Pois bem, temos uma preocupação com o Espírito Santo de acelerar um processo que, fatalmente, vai nos levar a uma situação "ensolarada"

porque só Deus, só força superior à humana pode impedir as perspectivas desse Estado. O Espírito Santo possui imensas perspectivas pela sua posição espacial; pela sua ligação com o Nordeste de um lado, com o Sul e com o Sudeste; a lâmina de água do seu litoral que tem as águas mais profundas da América Latina e, portanto, temos sete portos no nosso complexo portuário. As potencialidades - e dirijo-me ao Dr. Encarnation, temos a maior reserva de salgema do País e, possivelmente, do mundo; uma cubagem de gás de dezesseis bilhões de metros cúbicos, corrijam-me se for algo a mais. Mas, cerca de dezesseis bilhões de metros cúbicos já detectados para uma utilização de menos de um milhão de m3 por dia. Temos, hoje, 750 mil metros cúbicos por dia. É um Estado com amplas perspectivas portuárias, janela oceânica natural para o mundo e para a cabotagem no País. Um Estado com rodovias como as que possuímos, ligando praticamente todos os Municípios, excetuando-se somente um ou dois, por asfalto até a capital e com toda essa realidade infra-estrutural que temos da área de telecomunicação.

Hoje vejo com satisfação, em Colatina que a informática vem sendo utilizada em muitos lugares. Vejo o mecânico de mãos sujas de graxa, limpando as mãos para ir à escola de informática. Hoje, a telecomunicação, a fibra ótica e as perspectivas que se abriram trouxeram para a Colatina nessa área infra-estrutural uma realidade que é concreta. Colatina tem toda uma potencialidade. Mas, refiro-me ao Estado do Espírito Santo com as perspectivas nas regiões litorâneas sul e norte, o gasoduto de Campos vem para Vitória. Estamos mexendo na matriz energética, claramente, com toda a injeção de gás para a utilização na região da Grande Vitória e o sul.

Temos realmente que nos preocupar, mais enfaticamente, com o norte, o noroeste e o sudoeste do Estado do Espírito Santo. O que temos em Colatina? Uma posição espacial notável. Estamos exatamente na linha de um corredor que hoje é muito importante e se abre em perspectivas para o Brasil no futuro. Esse corredor tem uma espinha dorsal que é a estrada de ferro: Vitória-Minas e seguindo para além, a antiga Rede Ferroviária Federal, as duas já privatizadas. São 660 quilômetros de ferrovia na estrada de ferro Vitória-Minas, toda duplicada, muito bem sinalizada e informatizada, sendo a mais moderna rodovia do planeta na sua bitola. Mais 1.200 quilômetro da Rede Ferroviária Federal antiga, hoje privatizada. Na realidade, temos quase 2.000 quilômetro de ferrovia de Brasília ao Espírito Santo. É uma espinha dorsal de um quadrilátero de 2 milhões de quilômetros quadrados que são, mais ou menos, quase um quarto do território brasileiro.

Esse quadrilátero é o celeiro do futuro, do Brasil e do mundo. Ele desce na sua espinha dorsal, essas paralelas de aço, e vem sair no sistema portuário do Espírito santo. Se formos em linha reta, ali, em João Neiva, se seguíssemos em linha reta de Brasília, com a ferrovia, iríamos sair no porto de Riacho. É outra reivindicação que, ontem, apresentamos novamente ao Presidente da República em função desse pleito de 6 de março deste ano. O Presidente já agilizou - é uma notícia que estou dando; não é mais uma referência a uma visita ao Presidente da República.

Ontem, o Presidente ligou para o Kandir, e nós o procuramos para agilizar a solução do porto de Riacho. O que significa o porto de Riacho? Uma janela oceânica, um espaço importante na economia do Espírito Santo. Hoje, todo o Brasil movimenta cerca de 900 mil contêineres por ano, o que corresponde à carga do futuro. Onde vai se acondicionar essa carga? Pois bem, 900 mil contêineres/ano no Brasil todo. Só o porto de Riacho vai movimentar 1 milhão de contêineres por ano.

Essa janela oceânica que se abre para o Espírito Santo vai transformar esse Estado num "tigrezinho" da América do Sul, um "tigre" importante a partir inclusive das conexões que estamos realizando com o Mercosul. As perspectivas que se abrem são notáveis.

Onde se situam Colatina e o noroeste do Espírito Santo em toda esta história? Colatina está exatamente na espinha dorsal desse corredor. O que Colatina possui? Tudo talvez; poucas regiões do Espírito Santo possuem o que se tem aqui. Cachoeiro ainda não tem uma Escola Técnica; Colatina possui quatro: uma agrícola aqui, outra em Santa Tereza, que está a apenas 30 quilômetros; mais uma Escola Técnica Federal e o Senai. Na realidade, são quatro de Colatina.

O ensino médio está muito bem. O ensino superior tem duas fundações e há perspectiva da universidade. O ensino primário nem se fala. Na questão educacional e na de telecomunicações, a base está muito boa. Na questão da rodovia, temos, agora mesmo, o pleito do Governo de Minas ao Governo Federal (BNDES) para prosseguir a rodovia margeando o rio Doce. Essa rodovia asfaltada é importante na seqüência da 259. Disso tudo: ferrovia, rodovia, aerovia, com a perspectiva agora aberta do aeroporto, dentro do plano aeroviário brasileiro, e telecomunicação. Está aí a fotônica. Enfim, tudo que explodiu no mundo a partir da descoberta da linguagem binária, como a informática ligada à telecomunicação, a telemática, a fotônica com a fibra ótica. Quando passamos pela Telebrás, tivemos oportunidade de cortar o Espírito Santo todo com fibra ótica, e agora a explosão nova que vem com a perspectiva de se abrirem mais 800 quilômetros de fibra ótica nesse Estado. É o Estado mais bem servido do País em matéria de telecomunicações.

O que falta a nós, na verdade? Temos aqui a passagem dos trens, que se dava, e os dirigentes da Vale, por várias vezes - está aqui o Sr. Balarini que se lembra disso - fizeram discurso dizendo que iam produzir carga combinada, que iam descer com a soja até o porto - e Itaqui tem um sistema portuário fantástico, com uma lâmina de água que lugar algum da costa brasileira tem. Tubarão tem 23 metros e meio de profundidade, e nenhum lugar mais da costa brasileira tem isso, a não ser Itaqui. Este não é um porto com as características de Tubarão, com águas mansas, bacias de movimentação ampla, todas as potencialidades que temos lá para descer a soja e fazer carga combinada. Nunca houve a carga combinada e nunca se cumpriu o propósito, que sempre foi sonho nosso, de ver ao longo da ferrovia a formação de pólos de adensamento econômico que tornassem a ferrovia algo mais do que alguma coisa para transportar minério. Nunca conseguimos isso. A ferrovia continuou só transportando minério, passando por aqui, e, se pudesse, inclusive passaria dentro de um túnel só, sairia de lá das jazidas e chegaria no porto sem passar por município algum. Quer dizer, o que na verdade sempre sonhamos e podemos fazer com que se concretize é o surgimento de pólos de adensamento econômico ao longo dessa ferrovia, para que possamos fazer dela algo mais do que uma ferrovia de transporte puramente de minério. Queremos que isso ocorra. Temos problemas. Quais são os problemas do Espírito Santo? Problemas de conta pública, problema que vive o governador, a braços com enormes dificuldades... **(falha na gravação)**

(...) Quero render homenagem ao Governador, por ser a pessoa que é, que enfrenta essas dificuldades com toda determinação. Sei como isso é difícil e tenho procurado, no Congresso Nacional, dar apoio a S. Exª. Ontem mesmo recebi um telex de S. Exª, agradecendo o empenho para a aprovação, na Comissão e no Plenário... **(falha na gravação)**

(...) matéria de interesse do Espírito Santo. Pois bem, então, a conta pública é um doloroso problema, mas é problema conjuntural. Temos também o problema do rio Doce, com o assoreamento do rio, os problemas todos de poluição, das dificuldades da navegabilidade do rio, a falta de matas ciliares ao longo do rio, nas cabeceiras dos rios, nas áreas degradadas. Esse é outro sonho e é objeto de um projeto. Temos percorrido o Estado inteiro para mostrar às comunidades a necessidade de nos preocupar com isso. Agora mesmo, lá na bacia do Itabapuana, o sonho do prefeito Ronan Rangel está se concretizando.

Pois bem, agora, aqui temos as condições todas de infra-estrutura para pensar no futuro da região; não só o futuro de Colatina, a região dos granitos, pois lá passam os granitos, deixando buracos na estrada e a poeira, com o buraco lá no local das jazidas. Essas são as dificuldades.

Vou terminar agora dizendo o seguinte: o que viemos fazer aqui, na verdade, já fizemos em Goiânia, em Cuiabá, em Vitória, pensando o Estado como um todo. Chegou a hora de pensar em um desenvolvimento que reduza aquela cabeça enorme, que é a cidade de Vitória, e traga isso mais para o interior. Lembro ainda que um dos nossos grandes problemas é a matriz enérgica, pois geramos apenas 18% da energia que consumimos e estamos agora mudando isso com o gás, com as injeções de recursos na área da Escelsa, quer dizer, um esforço para conseguir. Aqui me reporto ao Artur Coutinho, com muito carinho, como empresário, com muito respeito, mas esse é um calcanhar-de-aquiles que temos. Agora, o que quero deixar como mensagem, abrindo esse seminário, é a necessidade de haver uma preocupação de todos nós, não só aquela preocupação tópica: a ponte vai sair; ela é fruto de mobilização, sonho nosso antigo, mas a mobilização da sociedade de Colatina e do norte do Espírito Santo, e isso não é apenas em Colatina, mas do norte do Espírito Santo todo. Lá a ponte de Baixo Guandu, que está terminando, que é também importante. Não é só o aeroporto, é afinal fazer disso aqui um pólo importante de desenvolvimento, aquilo com que sonhávamos que ocorresse não só no Espírito Santo, a partir de Linhares, Colatina, Baixo Guandu, mas, ao longo da ferrovia, que fosse surgindo como parte importante da integração deste País.

Precisamos pensar aqui a nossa realidade. Passos já estão sendo dados. A questão da Sudene é preocupação de todos nós; consta do documento em que pleiteamos isso ao Presidente da República; consta de proposta nossa na Constituinte, que não foi possível aprovar; e consta de projeto de lei nosso. Ela haverá de ser concretizada, porque é vontade manifesta do Presidente da República, conforme afirmou ontem, desde que consigamos agora fazer um acerto junto às bancadas do Nordeste.

Alguns líderes das bancadas já estão plenamente de acordo; a matéria se viabilizará logo, e vamos afinal libertar o norte do Estado como um todo, uma região com precipitação pluviométrica às vezes mais baixa do que nas regiões do semi-árido nordestino. Inclusive incluímos isso em um projeto de lei nosso, porque dói sentir que o norte do Espírito Santo tem lugares mais sofridos, mais comburidos, mais crestados do que o próprio semi-árido nordestino, e não sermos afinal beneficiados com os incentivos da Sudene. Eles vão até o Rio Doce, não mais do que até o Rio Doce. Por que não vão até a fronteira sul do Rio de Janeiro? Porque perderíamos o apoio da Bahia. E, mais ainda, ganharíamos a oposição ferrenha do Rio, que iria querer também estender até lá. Daqui a pouco vai até Santa Catarina, mas queremos que vá só até o rio Doce. E mais, os benefícios todos, de outras ajudas em matéria federal, que já estão fluindo pelo sul, como o caso do gasoduto, do Norte e Nordeste, como o caso do Porto de Riacho, a Ferrovia Litorânea, essas coisas estão indo para o sul. Temos que nos preocupar com o que temos aqui, a perspectiva daqui; é formar uma vontade política, que não é vontade dos políticos, isso é que é importante; vontade política é vontade da sociedade. Formada essa vontade, as coisas avançam muito mais rapidamente.

Os sonhos são o início de tudo, tudo que está aqui foi sonhado antes: essas cadeiras, essas máquinas, essas lâmpadas, alguém sonhou antes e concretizou, temos que pensar exatamente, ao invés de perguntar: por que não? temos que sonhar e dizer que é viável, e dizer: por que não fazer isso? não negativamente dizer que isso não vai dar certo: as perspectivas que temos não temos em lugar algum do Espírito Santo. Todo esse conjunto de realidades nos leva à certeza de que, se ligarmos isso no esforço de logística, vamos fazer com que essa região se desenvolva e se integre a uma realidade estadual, cujo futuro é tão ensolarado que força humana não vai impedir.

Vamos construir um grande Estado, quer dizer, a última fronteira econômica da região mais rica do Brasil é o Espírito Santo, a última fronteira econômica da Região Sudeste. As nossas perspectivas existem, as perspectivas regionais do noroeste do Espírito Santo existem, e eu, portanto, coloco esse seminário à disposição da nossa reflexão, para que possamos ter um instrumento válido, depositário de todas as análises que fizemos aqui.

Agradeço muitos a todos e tenho a certeza de que esse será um ponto alto das reflexões de Colatina e da região noroeste do Espírito Santo sobre os seus próprios problemas. Muito obrigado.

O SR. APRESENTADOR - Agradeço o pronunciamento do Senador José Ignácio Ferreira.

Faço um reparo, porque, ao nos referirmos aos expositores desta manhã, acabei cometendo uma injustiça a um homem da terra, que é um dos mais expressivos oradores em encontros desse tipo, o Dr. Artur Coutinho.

Registro também a presença e convidamos à Mesa o Deputado Marcelino Fraga, representante da Assembléia Legislativa; o Vice-Prefeito de Marilândia, Alvécio Camata, e o Exmº Sr. Prefeito de São Domingos, Dr. Venício Alves. Saúdo também o Exmº Sr. Prefeito de Coporanga, Sebastião Bonfim, vulgo Paulinho; o Prefeito de Pancas, Walace Alcuri; o Prefeito de Águia Branca, José Rocha; o Exmº Sr. Prefeito Wilson Coelho, de Água Doce do Norte, e o Prefeito de Alto Rio Novo, Sebastião Alves Caldeira, que já se encontram à Mesa.

Saúdo e solicito que se considerem à Mesa o Presidente da Câmara Municipal de Água Doce do Norte, Dr. Josias; o Presidente da Câmara Municipal de Águia Branca, Dr. João Pinheiro; o Secretário de Planejamento Municipal de Colatina, Dr. João Bosco Pedruse; os demais Secretários Municipais, os Secretários de Planejamento dos outros Municípios da região e outros presentes.

Agradeço, por fim, a tantas instituições que apoiaram o evento, particularmente à municipalidade de Colatina, que recebeu os demais Municípios e teve encargos, que sabemos existem nesse tipo de evento; à **Rede Gazeta de Comunicações** que desde cedo deu todo apoio, desde a primeira fase deste projeto e continua irmanada ao evento e ao programa em geral, porque se trata de iniciativa de 8 seminários regionais em todo o Estado do Espírito Santo.

Teremos o pronunciamento do Exmº Governador do Estado, Dr. Vítor Buaiz, cumprindo a solenidade, a parte formal desse primeiro seminário. Com a exposição do eminente Governador, estará encerrada a instalação do evento e passaremos, logo a seguir, à parte eminentemente técnica, que se inaugura com uma conferência, conforme está exposto no **folder** ou na publicação divulgada do Dr. Ricardo Santos, eminente Professor da Universidade Federal, especialista em desenvolvimento do Espírito Santo.

Tenho a honra - e todos estamos certamente ansiosos para ouvi-lo - de passar a palavra ao eminente Governador do Estado do Espírito Santo, Dr. Vítor Buaiz, que disporá de até 30 minutos para a sua manifestação.

O SR. VITOR BUAIZ - Bom-dia, mais uma vez, a todos os presentes. Saúdo aqui o Senador José Ignácio Ferreira e elogio a iniciativa do Senado Federal ao trazer este seminário para o Estado do Espírito Santo.

Saúdo também o nosso Prefeito Municipal de Colatina, Dr. Dilo Binda, colega de profissão, e, em seu nome, saúdo os demais Prefeitos aqui presentes. Aliás, o Espírito Santo tem-se pautado por uma conduta extremamente democrática dos Prefeitos Municipais na organização de suas associações em cada região do Estado do Espírito Santo, fazendo as parcerias que são do interesse do Estado, dos Municípios, de cada uma das regiões capixabas. Essa parceria garante ao Governo do Estado e aos Municípios a implementação de ações que dizem respeito a cada uma das regiões.

Saúdo também o Deputado Marcelino Fraga, que, representando o Poder Legislativo do Estado, tem dado importante apoio às iniciativas do Governo, aos projetos que são encaminhados no sentido de podermos fazer com que a reforma administrativa do Estado propicie ao Governo os recursos necessários para que possamos fazer os investimentos nas áreas sociais, que são as demandas mais importantes da população capixaba.

Saúdo os nossos companheiros da equipe de Governo que se encontram à Mesa: Perly Cipriano; nosso Companheiro João César, Subsecretário de Saúde; Valter Deprá, está na Secretaria Especial, num escritório em Brasília; saúdo também especialmente a Vice-Prefeita de Vitória, a Companheira Luzia Toledo, que tem acompanhado o Governo do Estado em viagens ao exterior, procurando colocar a nossa capital como a porta de entrada do turismo e do desenvolvimento.

Cumprimento também o Companheiro Vasco Alves, ex-Prefeito de Vila Velha, que tem acompanhado todo esse trabalho de divulgação do Espírito Santo, o trabalho do Governo do Estado de estarmos construindo um projeto novo para o Espírito Santo.

Saúdo as demais autoridades aqui presentes, na pessoa do Presidente da Câmara Municipal de Colatina, e os Vereadores de toda essa região.

A partir da estabilidade da economia brasileira, o Brasil conhecerá o seu terceiro ciclo de expansão. Os investimentos anuais do País terão um aumento de US$40 a US$50 bilhões, um acréscimo equivalente a cerca de 8% do nosso PIB. Quando isso ocorrer, as economias estaduais beneficiadas serão aquelas que dispuseram de um eixo de logística de transporte, pois terão um crescimento econômico intensificado.

O terceiro ciclo nacional de expansão privilegiará o eixo Espírito Santo/Minas Gerais, permitindo a penetração no coração do Brasil, gerando excedentes de matérias-primas e, assim, fortalecendo o corredor de transporte Centro-Leste. Isso unirá a Siderurgia do Vale do Aço, a soja do cerrado e as facilidades do complexo portuário do Espírito Santo.

A alavanca do terceiro ciclo se dará a partir da modernização da infra-estrutura do País: energia, portos, rodovias, eixo ferroviário, em combinação com grandes volumes de investimentos, o que sugere a construção de uma parceria. Nesse contexto, devem-se desenvolver simultaneamente três setores: logístico e transportes, telecomunicações e energia.

A construção e a instalação simultânea dos três vetores é a chave para um desenvolvimento economicamente eficiente da infra-estrutura. Isso nos remete para o conceito de uma abordagem holística da infra-estrutura e do desenvolvimento, combinando perspectivas corretas de infra-estrutura econômica, ambiental e socialmente corretas.

A infra-estrutura pode ser um instrumento de integração econômica e o planejamento dessa infra-estrutura pode levar a imensas vantagens econômicas e sociais.

Esse novo paradigma de desenvolvimento pode ser denominado de ecoeficiência. Seus princípios fundamentais são a eficiência e a sinergia. O principal aspecto do novo paradigma será uma perspectiva geoeconômica, ou seja, a busca da eficiência e de outras vantagens a serem obtidas a partir da visão da América do Sul como a única unidade econômica, ao invés de doze diferentes entidades.

A tendência mundial é essa regionalização. Hoje estamos assistindo à tentativa da unidade européia, inclusive com a moeda única. Portanto, a América do Sul não pode ficar longe dessa perspectiva, porque senão os países da América do Sul vão continuar trabalhando de forma isolada.

Os três componentes mais importantes da infra-estrutura física são: a macrologística, que inclui toda a rede de coleta, estocagem, transporte, manuseio e distribuição de bens, inclusive estradas, ferrovias e rotas de navegação; telecomunicações de longa distância e a energia.

O Espírito Santo, como bem falou o Senador José Ignácio, é um Estado hoje consumidor de energia, produz apenas 18%. Mas com todo o

potencial que está instalado no litoral norte, em São Mateus e em Linhares, há uma perspectiva de o Espírito Santo vir a ser o maior consumidor de energia até o terceiro milênio, porque, acima de São Paulo, temos potencialidades de investimentos enormes em nosso Estado. Só com essa capacidade instalada dos grandes projetos, o Espírito Santo tende a consumir muito mais do que os outros Estados da Região Sudeste.

Pode-se afirmar que esses três setores, se considerados de forma sistêmica e holística, mostram um tremendo potencial de desenvolvimento sinérgico. Inovações na tecnologia e mudanças nas políticas nacionais de regulamentação criaram novas oportunidades. Por exemplo: o surgimento de usinas de energia de ciclo combinado, também conhecidas como de co-geração que mudou a indústria de energia elétrica, ao tornar produtores relativamente pequenos, competitivos em termos de custo, e abriu caminho para o uso crescente de gás natural, que queima sem poluir, em oposição a tecnologias de carvão ou hidrelétricas.

Da mesma forma, avanços tecnológicos nas telecomunicações estão abrindo novas oportunidades para associações entre os setores público e privado, melhoria de acesso aos serviços de telecomunicações e desenvolvimento de mercados e capitais nacionais, que poderão, por sua vez, apoiar mais desenvolvimento.

O enfoque na infra-estrutura permite identificar a trajetória do crescimento econômico do Espírito Santo, através de quatro fases portuárias que estruturaram o nosso complexo portuário. A primeira, a dos portos regionais, como Itapemirim e São Mateus; a segunda fase, definida há quase cem anos, esteve centrada no porto de Vitória, capital do Estado; a terceira fase, a partir da década de 60, começou quando o porto de Tubarão, um importante elo do complexo da Companhia Vale do Rio Doce, na cadeia mina-ferrovia-porto-navegação, permitiu à Vale uma grande competitividade internacional e estimulou a quarta fase: a dos grandes projetos com a implantação das indústrias produtoras de grandes insumos, associadas a portos especializados como Porto Céu, Praia Mole e Ubu. A planejada concretização do Porto de Barra do Riacho, como porto internacional, agregador de carga conteinerizada dará início à quinta fase portuária capixaba, que servirá de rota para a modernização da participação do Espírito Santo na globalização e para impulsionar a sua consolidação como sociedade de serviços.

Com a implantação desse porto em Barra do Riacho, o Espírito Santo estaria contemplando tanto as perspectivas de ampliação da participação do Brasil nos fluxos de comércio exterior quanto as novas exigências ditadas pelos grandes navios de contêineres, bem como o fortalecimento esperado da cabotagem.

O porto da Barra do Riacho significará a atração de investimentos para o Espírito Santo mediante a redução dos custos de logística. Por isso, a sua interação com os outros portos existentes e as definições e impactos no uso do solo vão requerer a definição de uma região portuária, englobando Aracruz, Grande Vitória e Anchieta, a ser devidamente planejada, acompanhada, avaliada sob o referencial da logística e do comércio exterior.

A conjugação das idéias de que, primeiro, o Espírito Santo deve ter Minas Gerais como sócio principal e, segundo, de que o paradigma da ecoeficiência é o mais adequado como visão de desenvolvimento e, terceiro, de que a quinta fase portuária do Espírito Santo o vocaciona como sociedade de serviços, constitui a razão de ser da criação da Agência de Desenvolvimento do Espírito Santo aqui representada pelo Dr. Genserico Encarnação.

Feitas essas considerações iniciais sobre o projeto de desenvolvimento do Espírito Santo, apresento a seguir um conjunto de temas, projetos e desafios que contribuem para o desenvolvimento dessa região aqui chamada de noroeste. É uma atuação coordenada pelo Governo do Estado, que está sendo desenvolvida pelo Bandes e pela Secretaria de Agricultura em cooperação permanente com as Prefeituras Municipais, com as entidades empresariais de trabalhadores e da sociedade civil. As Bancas federal e estadual têm dado apoio político decisivo para que essa proposta de desenvolvimento regional possa ser viabilizada.

Durante as últimas décadas, o Espírito Santo tem priorizado a centralização da sua economia na região metropolitana da grande Vitória. Mas o êxodo rural, a alocação de recursos humanos nos grandes centros urbanos e a formação de grandes bolsões de pobreza fizeram com que o Governo tivesse que redirecionar todo esse processo de desenvolvimento econômico, interiorizando-o, regionalizando-o, fazendo com que as pessoas permanecessem nas cidades do interior, fazendo com que essas cidades do interior sendo pólos de desenvolvimento, como é o caso de Colatina, pudessem ter toda a infra-estrutura básica nas áreas de educação, de saúde, de segurança pública, para que seus filhos não deixassem a sua terra de origem e fossem procurar melhores dias em outros lugares.

A apresentação sumária que passo a fazer de nove pequenos projetos de desafios de interesse dessa região tem o objetivo de contribuir para o debate neste importante seminário, cujas contribuições não só aprimorarão a nossa atuação quanto indicarão novos projetos que poderão dinamizar a região, gerando emprego e renda.

Hoje, a tragédia do mundo inteiro é o desemprego. Mais de um bilhão de pessoas estão desempregadas no Planeta Terra e o Brasil não foge a essa regra geral. Portanto, precisamos ter toda a infra-estrutura, colocar toda a preocupação do Governo do Estado, dos Municípios na geração de emprego e de renda.

Primeiro ponto do projeto que eu gostaria de colocar é o Corredor de Transporte Centro-Leste e a região Noroeste. Esse projeto tem um papel estruturante para a Região Centro-Oeste do País, para Minas Gerais e para o Espírito Santo. Entretanto, apesar de a ferrovia passar por alguns Municípios dessa região, possibilitando o transporte de soja, de milho, o seu potencial logístico está por ser melhor aproveitado.

Precisamos agregar esforços no sentido de constituir um terminal de distribuição e de recepção desses produtos. Por exemplo: a distribuição de uma parte do milho que transita pelo corredor é uma condição indispensável para o desenvolvimento de atividades agro-industriais no norte de nosso Estado. Ou seja, o corredor precisa ter maior aderência às necessidades do desenvolvimento regional descentralizado. Não basta colocar dentro do trem lá no Estado de Goiás e deslocar até aos portos capixabas e exportar para outros países. Precisamos aproveitar todo o potencial que existe na região para que isso também gere emprego e renda no noroeste do Espírito Santo.

O projeto de retomada das atividades da Suinorte/Frinorte, em Nova Venécia, que está sendo analisado pelo Bandes, prevê um terminal de grãos em Colatina com dois silos e capacidade total de 1.400 toneladas.

Segundo projeto: "eucalipto e a indústria de móveis". Cresce a tendência de fusão das empresas de celulose, que atuam no Espírito Santo, em Minas Gerais, e na Bahia. Nesse momento em que esse setor também está procurando diversificar suas atividades, estou empenhado no sentido de que seja implantada, no norte do Estado, uma unidade de produção de sólidos de madeira, com o intuito de tornar sustentável a indústria moveleira.

Nosso desafio será de compatibilizar a ampliação dessa atividade, que irá fortalecer a indústria moveleira, com a preservação e a recuperação ambiental. O Estado do Espírito Santo, na sua região norte, durante as últimas trinta décadas, foi totalmente devastado, restando pouco da nossa mata atlântica; a água começa a faltar e, por isso, precisamos ter consciência de que aquela mata devastada, pelo menos em parte, tem que começar a ser recuperada.

Aqui estão os Prefeitos Municipais empenhados nesse processo de recuperação daquilo que foi destruído no norte do Espírito Santo. O empenho da nossa Bancada Federal e dos Prefeitos é no sentido de incluir o norte do Espírito Santo até o Rio Doce. na região da Sudene, para que tenhamos incentivos fiscais, incentivos fiscais federais, que vão ajudar a alavancar o desenvolvimento dessa região.

Terceiro ponto que eu gostaria de colocar é a questão do café. Estamos empenhados em contribuir para consolidar o esforço que os produtores, as cooperativas, estão desenvolvendo para melhorar a qualidade do café, a fim de propiciar condições para a agregação de valor e para a ampliação dos canais de comercialização. Entre outras coisas, o Governo está voltado para efetivar a reativação da Silocaf, através do Bandes, cuja negociação já está bastante adiantada, uma outra empresa ou um grupo de empresas assumiria a Silocaf, que pegou dinheiro do Bandes e não teve condições de dar continuidade ao projeto, que está paralisado, prejudicando enormemente não só o Bandes como também o setor cafeicultor do Estado do Espírito Santo.

A projeção para o próximo ano, 1998, segundo o nosso Secretário da Agricultura, Renato Casa Grande, é a de que, se as condições climáticas continuarem favoráveis, como vem ocorrendo neste ano de 1997, o Espírito Santo poderá ter uma safra de seis milhões de sacas de café. Com essa projeção nacional, o Estado do Espírito Santo, embora seja o segundo maior produtor de café do País, possa, melhorando a qualidade de seu produto, ser o exportador de uma grande quantidade de café, em especial aos países do Mercosul.

O quarto ponto do projeto trata da pecuária. O aumento da produtividade passa a ser uma imposição decorrente da maior concorrência, advinda com a formação do Mercosul. Nesse sentido, o Frisa é um exemplo de destaque nacional.

Nas viagens que fizemos recentemente ao Uruguai, a Argentina e ao Chile, vimos que havia a necessidade de o Espírito Santo incentivar, cada

vez mais, a melhoria da nossa pecuária. A competitividade internacional força os nossos produtores a trabalharem de comum acordo com o Governo do Estado e com as prefeituras municipais, para que possamos entrar com a pecuária no circuito do Mercosul.

É bem verdade que a seca, que assolou o Estado no ano passado, trouxe-nos um prejuízo enorme à pecuária do extremo norte. No entanto, o trabalho que tem sido desenvolvido através da nossa Secretaria da Agricultura prevê a melhoria tanto do rebanho quanto da sua qualidade, aumentando assim a nossa competitividade.

O quinto ponto refere-se à diversificação agrícola. Na nossa recente viagem ao Chile mantivemos contato com a Fundação Chile, visando aumentar a profissionalização na definição, implementação e ampliação da fruticultura, em especial aquela destinada à exportação. A combinação da nossa produção de frutas com a de Minas Gerais, através do Corredor de Transporte Centro-Leste, poderá gerar o volume necessário para que a exportação seja feita pelos nossos portos.

O sexto ponto diz respeito a confecções e vestuários. Esse é um dos setores que mais sofreram com a abertura abrupta da economia brasileira.

As condições que regem a produção asiática diferem totalmente das nossas. O salário mínimo na China, hoje, não chega a US$40. Essa é uma competição extremamente injusta com a indústria de confecções brasileira.

Com essa preocupação, segundo documento emitido recentemente pelo Ministério da Indústria, Comércio e do Turismo, ações setoriais para o aumento da competitividade da indústria brasileira, o setor têxtil participou com 20% no déficit da balança comercial em 1996. Em cinco anos, o aumento nas importações atingiu 329% e as exportações reduziram-se em 19,5%. De 1990 até 1996 foram fechadas 1.121 empresas e reduzidos 453 mil empregos no Brasil.

Na última quinta-feira, segundo decisão do Governo Federal, as importações e confecções da China serão reduzidas em 50%. No pólo de confecções de Colatina e nas demais unidades sediadas nos municípios vizinhos, o Bandes vem financiando importantes projetos. Nosso Banco também está renegociando os contratos que estejam inadimplentes, para que possamos recuperar a capacidade de produção da indústria de vestuários e confecções na região noroeste do Estado.

O sétimo ponto: ponte, aeroporto, pólo de comércio e de serviços. A morosidade na construção da ponte sobre o Rio Doce, a segunda ponte, é uma dívida impagável para com essa região. Continuamos nossa atuação com determinação, juntamente com a Bancada Federal, com a Assembléia Legislativa, aqui representada pelo Deputado Marcelino Fraga, e os prefeitos municipais, representado pelo Prefeito Deolindo, para que possamos concluir a ponte no prazo determinado. Os recursos já estão disponíveis - como disse bem o Senador José Ignácio -, graças ao empenho que a Bancada, o Governo do Estado, os prefeitos e os Parlamentares têm feito junto ao Governo Federal. Essa obra foi uma das duas grandes obras consideradas prioritárias pelo Governo, em comum acordo com a Bancada Federal, no Orçamento da União. A segunda Ponte, a de Colatina, BR-262, no Município de Cariacica, continuamos nossa atuação para agilizar a concretização dessa obra, que vem afetando a economia da região. As rodovias, a ponte e o aeroporto que estamos construindo devem ser articulados ao Corredor de Transporte Centro-Leste. Há uma possibilidade de, aqui em Colatina, sediarmos um aeroporto internacional de cargas. Inclusive, há uma perspectiva extremamente otimista da conclusão da obra do Porto de Barra do Riacho, conforme não só a palavra do Presidente da República, como também a do Presidente do BNDES. Este nos confirmou, na semana passada, em audiência pessoal, que, mesmo que não haja recurso da Companhia Vale do Rio Doce para fazer o porto, o próprio BNDES assume o compromisso de concluir a obra. Isso diz respeito aos projetos estratégicos que apresentamos ao Governo Federal, junto com a nossa Bancada, para que o Espírito Santo fosse incluído naquele **pool** de obras - 42 grandes obras - que todo o País receberia.

Essa logística de transportes poderá reforçar o pólo regional de comércio e de serviços em Colatina, consolidando atividades decisivas para o futuro da região, como é o caso da educação, destacando-se o ensino superior, as escolas técnicas, com cursos e currículos adequados às potencialidades regionais.

Oitavo ponto: Recuperação ambiental e o rio Doce.

A situação conjunta que estamos implementando com o Governo do Estado de Minas Gerais contempla, entre outros projetos, uma atuação ambiental integrada no vale do rio Doce. As secas freqüentes nessa região colocam a política ambiental como decisiva para o seu desenvolvimento. Estamos conferindo prioridade estadual à política de recursos hídricos. Já estamos concluindo e reformulando o nosso projeto pró-mananciais e agindo emergencialmente na perfuração de poços e na construção de pequenas barragens.

Nono e último ponto: Pequenos negócios: o redirecionamento do Bandes.

Na região noroeste foram feitas 76 operações, este ano, no valor de R$670 mil. Para os próximos dois meses, a meta é chegar a 100 propostas de crédito para pequenos negócios. O Bandes, dentro dessa idéia do banco do povo, estará começando, na próxima semana, por São Gabriel da Palha e Vila Valéria, o orçamento do pró-campo, voltado para a agricultura familiar.

A agilização desses projetos conta com o momento favorável para a sua viabilização, pois o Governo do Estado está discutindo os projetos regionais que serão submetidos à apreciação do BNDES, visando à utilização dos recursos provenientes da venda da Companhia Vale do Rio Doce. Recentemente, no Rio de Janeiro, conversamos com o Presidente do Conselho de Administração da Vale do Rio Doce, a quem levamos os nossos projetos. Ao contrário do que dizem algumas vozes da nossa Bancada federal e de Deputados estaduais, ou seja, que o Espírito Santo não estaria levando os projetos para que sejam consolidados através de recursos da venda da Vale do Rio Doce, informo que levamos três projetos importantes e acrescentamos mais dois: o primeiro projeto, Barra do Riacho; o segundo projeto, Ferrovia Litorânea Sul, com possibilidade de estendermos também ao Projeto da Ferrovia Litorânea Norte, que vai trazer um benefício enorme com os projetos que vêm do sul da Bahia e do norte do Espírito Santo para o Porto de Barra do Riacho. Projetos de fundamental importância para que possamos alavancar esse novo ciclo de desenvolvimento econômico do Estado do Espírito Santo e que possamos colocar o nosso Estado em lugar de destaque no contexto nacional, que ele perdeu há alguns anos, discriminado que sempre foi não só pelo Governo Federal, como também pelos Estados limítrofes da Região Sudeste.

Senador José Ignácio Ferreira, quero, mais uma vez, parabenizar a iniciativa do Senado Federal em fazer este debate e dizer aos prefeitos municipais que o Governo do Estado vai continuar sendo sempre um parceiro importante, o principal parceiro, para que possamos trazer para a região noroeste do nosso Estado tudo aquilo que a população nos exige, porque somos aquilo que os nossos eleitores produziram. Se estamos enfrentando dificuldades financeiras, são dificuldades circunstanciais, momentâneas, mas, com todas essas ações que o Governo do Estado está tentando implementar, apontando para um futuro melhor, ações conjugadas com os prefeitos municipais, temos certeza de que vamos, juntos, conseguir superar todas essas dificuldades. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. APRESENTADOR - Dando seqüência à parte técnica do evento, solicito que tome assento à mesa o Professor Ricardo Santos, que será o primeiro conferencista. (Palmas)

Convidamos os demais expositores do período da manhã para tomarem assento à mesa, inclusive um dos dois debatedores, Dr. Mário, porque o outro já se encontra à mesa, que é o Dr. Walter.

Temos a presença dos Deputados Maçons; também já diviso o Dr. Ângelo Coutinho, empreendedor de expressão na região.

Faço o registro da presença, e considerem-se todos como se estivessem à mesa, do Vice-Prefeito de Águia Branca, Dr. Ângelo Antônio. Assim também saúdo, como se estivesse à mesa, o Dr. Dedei, Presidente da Câmara de São Domingo do Norte; o Dr. Encarnação Júnior.

Passo a palavra ao Exmº Governador do Estado. (Pausa)

O Governador não fará o seu pronunciamento tendo em vista não poder permanecer por mais tempo. Portanto, S. Exª, que nos prestigiou com sua presença, pede licença para dar seqüência a sua agenda fora do município.

Convido o Senador José Ignácio Ferreira, a Vice-Prefeita, Luzia Alves Toledo, juntamente com a Drª Maria Helena Rui Ferreira, para conduzirem o Governador. (Palmas)

Saudamos todos os Vereadores que abrilhantam este evento. Saudamos os representantes das Câmaras Municipais do nosso Estado.

Observo que as exposições são técnicas, com temas específicos e, ao final haverá um espaço para que os presentes, juntamente com os debatedores da mesa, usem, no máximo, três minutos para as suas questões, que serão respondidas em até quatro minutos, para que possamos aproveitar as várias participações, por um período de aproximadamente uma hora, previsto para os debates.

Registro a presença do Dr. Paulo Fraga, segundo expositor.

Ao dar início à parte técnica, quando tomarão parte da mesa os expositores e os debatedores, pedimos que os interessados em colocar questões se inscrevam.

Passo palavra ao eminente Professor e colega da Universidade Federal do Espírito Santo, Ricardo Santos.

O SR. RICARDO SANTOS - Senhoras e Senhores, nesta minha exposição, pretendo mostrar alguns determinantes do crescimento da economia do Espírito Santo nos últimos anos, as tendências de crescimento dessa economia e o rebatimento regional, a maneira como esse crescimento vem afetando as regiões do Espírito Santo no passado recente.

Dentro da programação estabelecida pelo seminário, trata-se de uma palestra de caráter geral, que não pretende descer a detalhes setoriais ou a problemas regionais, porque isso será objeto das palestras subseqüentes.

Essa promoção da Comissão do Senado Federal, coordenada pelo Senador José Ignácio Ferreira, dividiu o Espírito Santo em nove regiões: noroeste, nordeste - com sede em São Mateus -, central litorânea - de Linhares a Aracruz -, central serrana I - centrada em Santa Teresa -, central serrana II - sediada em Domingos Martins -, sudoeste, sul, litoral sul e os chamados municípios urbanos industriais da Grande Vitória.

Nós nos preocuparemos aqui com a nossa região, que é a noroeste, sediada em Colatina.

Primeiramente, tentaremos apresentar o que determinou o crescimento da economia do Estado nesses últimos 25 anos. Como todos sabem, o Espírito Santo cresceu acima da média brasileira nos últimos 25 anos, o que fez com que a sua participação no Produto Interno Bruto do Brasil passasse de 1,18% para 2,01%, isto é, quase dobrasse. De certa forma, em muitas fases desse período, chegamos a crescer duas vezes a média nacional.

O que determinou, de maneira mais direta, esse crescimento? Fundamentalmente, foram aqueles segmentos econômicos que se articulavam - e se articulam - com o comércio exterior.

Esse papel dos segmentos vinculados com o comércio exterior, na verdade, começa com o café, que determinou a formação econômica do Espírito Santo. A partir da construção do cais de Vitória e da ponte Florentina nos anos 20 deste século, essa função de corredor começa a desenvolver-se, inclusive fazendo passar por Vitória o café proveniente de Minas Gerais. Essa função também se desenvolve com a criação da Vale em 1942 e amplia-se consideravelmente com o porto de Tubarão em 1966.

Nos anos 70 e 80 deste século, a implantação dos chamados grandes projetos - CST, Aracruz, as usinas da Vale, a Samarco Mineração - consolidou o modelo de produção industrial de bens voltados para a exportação, fazendo com que essa vertente da economia estadual voltada para o comércio exterior se tornasse claramente hegemônica.

Mais recentemente, depois da abertura econômica no período pós-90, impulsionado pelo mecanismo Fundap, esse corredor aumentou muito o volume de mercadorias no sentido das importações.

Mostraremos, posteriormente, que o corredor funcionava, pelo menos, fundamentalmente para as exportações. Vitória funcionava pouco como um sistema portuário que concentrasse mercadorias importadas e destinadas a outros Estados.

(Pausa)

Esse quadro mostra o que dissemos: como a economia capixaba cresceu neste período. O nosso PIB passou de US$500 milhões, em 1970, para US$14 bilhões, aumentando de maneira significativa a sua participação no PIB brasileiro.

Mostramos aqui a população ocupada por setor de atividades. Apesar de o Estado ter passado por um processo de crescimento industrial muito intenso, a importância relativa da agricultura - isto interessa muito à região - na geração de emprego no Estado do Espírito Santo é relativamente alta. Corresponde a um terço e supera a quantidade de empregos gerados pelo processo de industrialização.

Esse quadro procura mostrar a participação capixaba nas exportações brasileiras. Temos uma participação no PIB de 2% e uma relevante participação nas exportações brasileiras, que atinge quase 6%. Superior, por exemplo, ao Estado do Rio de Janeiro, cuja participação é 4.42%. Isso mostra a tendência de nossa economia especializar-se no comércio exterior.

Existe uma concentração altíssima de nossas exportações em quatro produtos: o minério de ferro em pelotas, produtos siderúrgicos (placas e perfis de aço), celulose e café, os quais respondem por mais de 90% do total das exportações do Espírito Santo. Portanto, é uma economia bastante especializada. Não obstante, temos ainda na nossa pauta de exportação: cacau, granito, tecidos e confecções, pescado, carne e derivados, inclusive desta região, especiarias (pimenta-do-reino), cerâmicas e outros.

Mostrando o intercâmbio comercial do lado das importações, observamos que o Espírito Santo deu um salto nas importações do ano de 1990 para cá. Nesse ano, representávamos, aproximadamente, 3% das importações brasileiras, e essa participação saltou, mais do que dobrou em cinco anos. Posteriormente, verificamos que, em grande parte, isso ocorreu devido à grande importação de automóveis pelo porto de Vitória.

Temos a pauta de importação do Estado para o ano de 1995. Quase 50% da nossa pauta é representada por veículos. Carvão e produtos de menor participação, em 11%. Chamamos a atenção para o malte, trigo, algodão e leite em pó.

Brevemente, vamos tentar analisar as principais tendências dessa economia a partir dos investimentos industriais já programados.

Os principais investimentos industriais programados para o Espírito Santo são: os da CST, ampliação de capacidade e implantação de laminadores de tiras a quente; a modernização da Aracruz Celulose em início dos anos 90; a ampliação da Samarco Mineração e os investimentos no complexo de pelotização da Vale do Rio Doce.

Chamo a atenção para os principais projetos industriais que são de empresas já existentes e representam a ampliação e modernização dos grandes projetos implantados nos anos 70. Verificamos, portanto, que há uma concentração de investimentos nos segmentos e em grandes empresas já existentes, o que traz como conseqüência um movimento limitado de diversificação econômica do Espírito Santo. Quer dizer, a economia capixaba, levando em conta que prevalecerão esses segmentos, continuará, no seu setor industrial, concentrada na produção de celulose, de aço e de produtos siderúrgicos, levando-se em conta esse quadro.

O que tem acontecido é que o Estado não tem sido beneficiado pelo novo ciclo de desconcentração de investimentos que está se deslocando hoje para o Nordeste e para o Centro-Oeste especificamente, a exemplo da indústria automobilística, da indústria têxtil, da agroindústria, sobretudo a indústria de carne, que está preferindo ir para o Centro-Oeste brasileiro, e a indústria de calçados. Existe um movimento de desconcentração industrial no país, de saída do Centro-Sul para essas regiões, sendo que, apesar de vários desses grupos terem visitado o Estado, nós não conseguimos atrair esses empreendimentos.

No campo da indústria automobilística, temos aí um rol de Renault, Peugeot, a própria Mercedes-Benz, a Skoda, a Asia Motors.

Quero destacar também, em termos de tendência da economia, que, no setor serviços, existem perspectivas favoráveis de diversificação do setor serviços, sobretudo no setor serviço de apoio à exportação, a partir da implantação de empresas de armazéns gerais, de empresas **trading companies** e empresas administradoras de entrepostos aduaneiros.

E, na agricultura, a situação favorável dos preços de café abre perspectivas novas para a maior capitalização dos produtores, para investimentos na modernização tecnológica da cafeicultura e também possibilidades para a diversificação agrícola.

Durante o ciclo de palestras, será apresentada uma sobre o Corredor Centro-Leste, mas quero apenas rapidamente mostrar que o Estado do Espírito Santo se inclui dentro desse quadrilátero que representa o chamado Cinturão de Desenvolvimento do Conesul, do Continente, que vai de Vitória até a Argentina, no Porto de Baia Blanca.

Nós estamos inseridos, de certa forma, na parte mais dinâmica do Continente Sul-Americano e temos grandes perspectivas de estreitarmos as nossas relações com o Mercosul, a partir das possibilidades de exportação dos nossos produtos de café, siderúrgicos e minérios, e a partir do fluxo de importação que já existe hoje, que é de automóvel do Mercosul para Vitória, sendo Vitória o principal porto de importação aos veículos do Brasil e também do Mercosul.

Este mapa apresenta de forma um pouco mais detalhada a integração produtiva do Espírito Santo com outros Estados do corredor de exportação, principalmente Minas.

Gostaria de chamar a atenção que quando se fala em planejamento do Espírito Santo, a longo prazo, para o futuro, nunca podemos perder de vista que temos inter-relações muito fortes com determinadas regiões, principalmente com o Estado de Minas Gerais. Quer dizer, o Estado se integra com Minas na região de bolsão de pecuária e cafeicultura. Na chamada região sete, que é o Vale do Aço, em Minas, chamo a atenção de que 90% dos produtos do corredor, em valor, vêm da região sete, onde estão as siderúrgicas: a Usiminas, a Acesita, a Açominas, a Cenibra.

Então, 90% hoje das mercadorias, em valor, que fluem para o corredor, saem daqui. Bem, nós nos integramos com todo o Vale do Rio Doce e com a Zona da Mata de Minas na produção cafeeira. De Minas, vêm pelo menos um milhão de sacas de café para serem exportadas por Vitória. Temos

integração também com os cerrados mineiro e goiano, através da ferrovia, de onde flui a soja e o farelo de soja.

Quero destacar também a integração com o norte do Espírito Santo, com o sul da Bahia, sendo que o norte e o sul formam a principal região produtora de eucalipto e celulose do país.

Então, qualquer planejamento estratégico tem que levar em conta as alianças estratégicas com os nossos vizinhos, pois, na medida em que toda essa região limítrofe da Bahia, de Minas, crescer, também crescerá o Espírito Santo.

Quero chamar a atenção para a região de Campos porque, potencialmente, será de grande integração para o Espírito Santo e terá um potencial muito grande em função da fonte energética importante que essa região possui, que é o gás. Já foi firmado o protocolo Petrobrás/Vale do Rio Doce para se estudar o gasoduto Campos/Vitória.

Vou fazer algumas considerações sobre as possibilidades e condicionantes do processo de expansão e diversificação da economia do Estado.

A expansão da economia capixaba e a diversificação de sua estrutura econômica poderão ser potencializadas se o complexo de atividades relacionadas com o comércio exterior atingir maior grau de diversificação em sua pauta de exportação e importação.

Aqui está a grande importância de um porto de carga geral das dimensões que poderá vir a ser o Porto de Riacho. Isso porque a diversificação da pauta de exportação e importação que passa pelo Estado é importante, não apenas para fazer com que o nosso segmento comercial de importação e exportação cresça, mas também, na medida em que nós temos um fluxo mais diversificado de matérias-primas e componentes industriais por aqui, isso amplia consideravelmente as nossas possibilidades de industrialização também.

Se nós já tivéssemos hoje um fluxo relevante de autopeças, por exemplo, seria muito mais fácil implantarmos no Estado uma indústria automobilística.

Um outro ponto importante para a expansão futura da economia seria reforçar a integração produtiva e comercial com os Estados integrantes do corredor, principalmente Minas e Bahia, o que nós dissemos anteriormente.

Programas regionais interestaduais envolvendo o Espírito Santo e esses Estados são fundamentais para o nosso desenvolvimento futuro.

A solução das grandes deficiências de infra-estrutura, de transporte e energia principalmente, na medida em que forem sanadas, elas alavancarão e potencializarão o crescimento da economia estadual. A esse respeito o Senador José Ignácio já fez menção a um documento que a bancada coordenada pelo Senador entregou ao Presidente da República, num ato político, demonstrando que determinados gargalos infra-estruturais do Estado têm absoluta prioridade na sua solução.

Outro ponto fundamental é que a estrutura industrial do Estado venha a incorporar alguns segmentos novos para que ela não fique extremamente especializada em determinados produtos. Citei o exemplo da indústria de bens duráveis, na qual se classifica a indústria automobilística. Qual é a vantagem da indústria automobilística? Qual é o charme da indústria automobilística? Ela é um tipo de indústria que movimenta "n" setores da economia, como: aço, plástico, pneu, relógio. E, no entorno de uma indústria automobilística, normalmente se desenvolve um pacto de autopeças. E o que é muito interessante: uma indústria automobilística viria estimular um programa de modernização de verticalização da CST. A CST, por exemplo, vai colocar um laminador de tiras a quente, mas para produzir a chamada chapa fina, que é utilizada em automóveis. Ela vai implantar essas unidades onde estarão as montadoras, e ela já esta conversando com Paraná, Rio Grande do Sul, com Minas Gerais, porque é mais econômico colocar a unidade de laminação de tiras a frio próximo à montadora.

Para conseguirmos maior crescimento e maior diversificação, teremos que levar em conta algumas dificuldades.

Em primeiro lugar, temos: investimentos do Governo Federal e dos demais Estados do Sudeste; os grandes Estados do Sudeste: Minas, Rio e São Paulo reforçam, através de investimentos, os corredores concorrentes: Sepetiba e Santos.

O Governo Federal tem um grande interesse no corredor de Sepetiba, porque é visto como um fator fundamental de revigoramento e soerguimento da economia do Rio de Janeiro. O Estado de Minas Gerais tem como principal eixo de integração econômica a Rodovia Fernão Dias, que liga o Vale do Aço à região industrial de Belo Horizonte a São Paulo. Ou seja, o principal eixo de integração econômica do Governo de Minas não é com o Espírito Santo; é com a economia de São Paulo.

E, há tempos, o Governo de São Paulo vem investindo nas suas hidrovias, articuladas com a rede de ferrovias, diminuindo o custo de transporte naquela região. É evidente que, se nós também não nos movimentarmos no sentido de fazer frente a esse processo de modernização dos outros sistemas, a densidade econômica do nosso corredor poderá diminuir a médio prazo.

Outro problema fundamental é que alguns Estados-sedes das montadoras de veículos, principalmente Paraná, Rio Grande do Sul e Bahia, criam mecanismos semelhantes ao Fundap e, para lá, já estão desviando, a partir deste ano de 97, conforme reportagem da **Gazeta** há 15 dias, cerca de 50 mil automóveis, que passariam pelo Complexo Portuário de Vitória.

Este ano, importaríamos 250 mil automóveis. Essa meta foi diminuindo para 50 mil, em função do movimento dos Estados do Paraná e Rio Grande do Sul, que estão desviando 50 mil carros para os Portos de Paranaguá e Rio Grande do Sul, respectivamente.

Outro ponto que destaco, com dificuldade, é que a medida provisória que foi editada em março, que dá incentivos especiais para a indústria automobilística no Nordeste, Norte e Centro-Oeste, na verdade, inibe qualquer empreendimento dessa natureza para a sua implantação no Espírito Santo.

Parece até que o Brasil está dividido em duas grandes partes, do ponto de vista dos interesses da indústria automobilística. A primeira parte é o Centro-Sul, onde já existe uma indústria diversificada, inclusive de autopeças, de indústrias eletrônicas, de mão-de-obra qualificada, de centros de pesquisas que, naturalmente, puxam esse tipo de indústria.

Existe uma outra parte do Brasil, onde há os incentivos que estão fazendo com que essas indústrias se localizem lá. Bem, o Espírito Santo não tem nenhuma condição e nem outra: não temos a indústria diversificada do Centro-Sul e não temos os incentivos do Centro-Oeste, Nordeste e Norte. Evidentemente, isso inibe qualquer montadora em implantar qualquer unidade aqui.

Vou apenas listar, porque, de certa forma, isso já foi mencionado pelo Senador José Ignácio Ferreira e também pelo Governador Vítor Buaiz, de que realmente as condições necessárias para que possamos dinamizar o nosso crescimento, primeiro, é o reforço da infra-estrutura econômica - e vamos citar quais. E, em segundo, é o estabelecimento de programas de desenvolvimento macrorregionais, programas conjuntos com Bahia e Minas Gerais principalmente; consolidação de pólos regionais, através de melhorias infra-estruturais da rede de serviços urbanos - é o caso especial da nossa região aqui, principalmente Colatina, que é, das regiões capixabas, a mais integrada ao corredor, e na qual as melhorias urbanas seriam de fundamental importância para aumentar o poder de atração de capitais -; reestruturação do sistema de promoção de investimento do Estado, inclusive dos seus mecanismos de incentivos.

Hoje, os incentivos fiscais no Estado do Espírito Santo, que no passado tiveram uma função muito importante de deflagrar o processo de crescimento, esses incentivos hoje estão defasados. Outros Estados já criaram mecanismos, alguns até sofisticados, que vão até a participação societária do Governo em empreendimentos. Mas a nossa condição financeira não permite isso, e é muito importante que se reestude esses mecanismos.

É fundamental louvar o importante e inteligente esforço do Governo na constituição da Aderes(?) - Agência de Desenvolvimento em Rede, que visa reestruturar o sistema de promoção. É mais do que óbvio a recuperação das finanças públicas do Estado e dos Municípios. Há pouco, discutíamos aqui, com o Prefeito Dilo Binda sobre a perda de participação progressiva no índice de participação dos Municípios das Prefeituras da região. Posteriormente, falarei a respeito desse assunto.

Talvez, o mais importante de tudo seja o aperfeiçoamento da educação básica e profissionalizante na medida em que, hoje, o desenvolvimento sem o aprofundamento da educação básica fica extremamente comprometido.

São esses os projetos apresentados pela Bancada Federal ao Presidente da República, no dia 6 de março. São terminais de cargas portuárias e aeroportuárias de Barra do Riacho e o terminal de produtos diversos do Porto de Tubarão, já em execução, a ser inaugurado em novembro. O terminal de carga geral na baía de Vitória, por meio das empresas privadas Coimex e Nativa. O terminal intermodal e a ampliação do Aeroporto de Vitória.

Energia.

Alguns projetos vêm sendo trabalhados pela própria Aderes(?): o gasoduto Campos-Vitória; construção da Termoelétrica de São Mateus e a Hidrelétrica de Rosal - o processo de privatização já foi efetivado; e a construção da Hidrelétrica de Rio Pardo e Nunes Freire, já em execução pela Samarco.

Transporte ferroviário.

O ramal ferroviário litorâneo sul tem uma importância fundamental para viabilizar um porto de cargas geral, seja em Riacho ou em outro lugar. Temos um sistema ferroviário moderno, mas com problemas muito sérios de ligação ferroviária com a região mais rica, porque a nossa linha que liga Vitória-Cachoeiro-Rio é muito antiga, data do início do século, e não atende mais a magnitude das cargas de produtos siderúrgicos, de placas etc, que hoje demandaria uma ferrovia moderna. Temos também o ramal ferroviário norte e, não esquecendo do trecho Pirapora-Unaí, no cerrado mineiro, que será de fundamental importância para o transporte de soja para a nossa região.

Passemos à questão regional.

O que acontece com todos esses projetos que citamos? Os industriais e os de infra-estrutura têm um impacto diferenciado sobre o território estadual. Aqui está o projeto da ferrovia litorânea norte. Se foi implantado, com certeza, vai permitir o adensamento da agricultura empresarial nesta região: Jaguaré-Nova Venécia, e também, nessa região, intensificando a agricultura moderna, a silvicultura e outro tipo de produção, inclusive a fruticultura.

O Porto de Barra do Riacho criaria um novo pólo de desenvolvimento também no litoral.

A expansão dos grandes projetos próximos à Grande Vitória permitirão distribuir dinamismo econômico por toda essa zona alta formada pelas nossas regiões serranas produtoras de hortigranjeiros e que, hoje, é também uma região de lazer e de agroturismo E sua mancha industrial poderia atingir até Colatina. Isso porque João Almeida e Colatina, como já foi dito várias vezes, são Municípios que se localizam no eixo principal do Corredor Centro-Leste no Estado do Espírito Santo.

Construída a litorânea sul e feito o gasoduto, com certeza esses projetos irão ativar a região industrial de Cachoeiro do Itapemirim e acelerar o processo de exploração de rochas ornamentais que aqui estão. Mas o importante a destacar é que toda essa região, que corresponde às antigas regiões cafeeiras do País, não seria diretamente atingida pelos grandes projetos. Ou seja, nosso grande desafio é planejar o futuro do Espírito Santo sem que haja grandes desníveis de renda e desenvolvimento nessas diversas regiões.

O mapa mostra o crescimento da população do Espírito Santo entre 1991 e 1996. O crescimento geral do Estado foi de 1,39%, sendo que o interior cresceu 0,97%. Donde se conclui que o crescimento da Grande Vitória foi superior, atingiu quase 2%. Há uma diferença muito grande entre ritmo de crescimento da população na Grande Vitória, que é duas vezes maior do que o crescimento no interior do Estado.

Aqui estão alguns quadros e informações sobre o crescimento das diversas regiões do Espírito Santo. População - prestem atenção a este número: o crescimento vegetativo da população capixaba foi de 1,89% entre 1991 e 1996. E o crescimento da população na região noroeste foi de apenas 0,53%. Foi a região que menos cresceu no Estado nesses 5 anos. E se sua taxa de crescimento anual é inferior à taxa de crescimento vegetativo, isso quer dizer que a região expulsou população e é hoje um centro de emigração de população. Enviou população para outras regiões e para fora do Estado.

Temos aqui algumas informações, alguns dados, que reforçam isso, como a participação da região noroeste no total do Estado. A população residente diminuiu. A região noroeste, que tinha 11,5% em 1990, diminuiu para 11%. Portanto, perdeu participação relativa na população. O consumo de energia elétrica total cresceu de 7,7% para 8,2%. O consumo de energia elétrica industrial aumentou ligeiramente de 1,2% para 1,3%.

Mas é interessante observar o que aconteceu com as finanças públicas - e isso interessa muito aos Prefeitos. A receita orçamentária municipal de todas as Prefeituras somadas diminuiu de 10% para 9,3% em relação ao total do Estado. O ICMS caiu de 12,8% para 10%. E os investimentos das Prefeituras também diminuíram. Ou seja, as Prefeituras perderam capacidade de investimento com a queda de receita de 13% para 11%.

É interessante observar que a região cresceu economicamente em relação ao total do Estado. Na produção de lavouras temporárias, a região noroeste aumentou ligeiramente sua produção de 13% para 13,2%. As lavouras permanentes aumentaram sensivelmente a sua participação no Estado de 12% para quase 17%. O café aumentou de 15,6% para 21%. A produção de bovinos se manteve mais ou menos estável e houve um aumento na produção de leite. Donde se conclui que a região noroeste perdeu população mas demonstrou dinamismo econômico na agricultura regional e também fez aumentar o consumo de energia elétrica. Quer dizer, os indicadores de dinamismo econômico dessa região são positivos. Mas dado o sistema atual, colocado na Constituição Federal, de distribuição do ICMS, apesar de haver crescido mais do que o Estado, as prefeituras acabaram perdendo participação nas receitas.

Vou apenas citar, pois já foi dito aqui, um trabalho feito pela Universidade, em 1993 que listou alguns pontos considerados fundamentais para a região noroeste: em primeiro, consolidar Colatina como pólo industrial de serviços da região noroeste, considerando a sua posição estratégica, como já foi dito; criar condições para a expansão controlada da rede urbana, não apenas de Colatina mas também dos municípios da região, para a localização industrial e de serviço de apoio, inclusive terminais intermodais, armazéns, silos, estações aduaneiras ou portos secos - projeto que está em andamento; construir o contorno da cidade, via terceira ponte; promover a modernização tecnológica e comercial do café e a diversificação agrícola, com fruticultura, olericultura, pecuária leiteira e fomento florestal; estabelecer um programa especial de apoio à pequena produção agrícola - grande patrimônio da região, a pequena produção agrícola de café é insubstituível em termos de geração de emprego, e manter esses empregos hoje é fundamental -; e apoiar ações conjuntas de prefeituras municipais e via consórcios.

Senhores, em breves palavras, era o que tinha a apresentar. É uma palestra introdutória para que possamos entender o desenvolvimento regional e a região. (Palmas)

O SR. APRESENTADOR - Vamos passar ao expositor seguinte, Professor Sebastião José Balarini. Há uma solicitação do expositor que lhe seguiria, Dr. Paulo Fraga, de que façamos uma inversão. Atendida a solicitação, passo a palavra ao Dr. Paulo Fraga. Solicitaria que todos estivéssemos atentos ao tempo de trinta minutos por expositor.

Ainda a pedido e também por nossa própria percepção, solicitamos aos que estão no fundo do auditório que por favor assumam seus lugares. Está havendo, é notável, uma reverberação da conversa ao fundo, na verdade até prejudicando a exposição. Solicito a compreensão de todos para que assumam seus lugares, acompanhando os expositores. Obrigado.

O SR. PAULO FRAGA - Bom-dia a todos. Em primeiro lugar, gostaria de agradecer o convite para participar deste seminário e, particularmente, ao Governador do Estado, Dr. Vitor Buaiz, pelo convite ao Senador José Ignácio Ferreira e ao Prefeito Municipal de Colatina.

Meu tema será modernização da cafeicultura, diversificação agrícola e oportunidades econômicas na região, isso centrado em cima do café. Meu horário seria 35 minutos - viu, Dr. Geraldo, não é 30 minutos -, sou Paulo Fraga, funcionário do Bandes.

O roteiro básico desta palestra será: importância da cafeicultura, principais problemas dessa atividade, tendências atuais de curto e médio prazos, desafio da modernização do setor cafeeiro no Espírito Santo e no Brasil, particularmente na nossa região, oportunidades econômicas e diversificação agrícola.

Quero salientar que, à medida que as transparências forem sendo passadas, vou abordar quase todos esses aspectos, transparência por transparência.

Aqui temos a cadeia produtiva do café, que todos conhecemos, particularmente aqueles que são residentes nessa região. O café ajudou a construir essa região. Temos uma produção rural de café que vai para o beneficiamento, a partir de insumos agrícolas - adubo, fertilizante, etc -, vem para a indústria de solúveis, indústria de torrefação, que é nossa própria, vai para a exportação. Da indústria de torrefação, atingimos o mercado; da indústria de solúvel, também atingimos o mercado externo e interno e, também, a exportação para mercado externo.

Essa é a cadeia produtiva do café, que todos conhecemos bem, e sobre a qual vamos discutir o enfoque da modernização da cafeicultura.

Esses dados nos mostram o valor dessa cadeia total. Ou seja, em nível atual de varejo, giro anual de varejo, o setor café mobiliza cerca de trinta e poucos bilhões de dólares por ano. No último período, 1995 e 1996, o valor foi de US$34,3 bilhões. O interessante aqui é que o valor adicionado pelos importadores, ou seja, aquela parte que fica com quem importa o café, é crescente. Parte de US$17,4 bilhões para US$27,5 bilhões, em detrimento do custo do nosso café verde, do café que produzimos, que cai de US$15,2 bilhões para US$6,8 bilhões.

O pagamento aos cafeicultores nesse custo de café verde cai de US$8,9 bilhões e vem para o ano de 1995/96 com valor de US$3,8 bilhões. Enquanto os exportadores membros e **traders** permanecem, a partir de uma determinada época, na faixa de US$3 bilhões/ano. Cai um pouco, perdem também a posição nesse mercado.

Vendo isso em percentagem, fica mais fácil verificarmos com quem fica a parte do Leão no comércio do café. Os importadores saem de 53,4% daquele valor de US$32 bilhões e vão para 80% do valor de US$34

bilhões. Não há mais dúvida com quem fica a parte do Leão no comércio do café.

Os produtores saem de 27,3% desses US$32 bilhões e chegam a 11% desses US$34 bilhões.

Os Leões estão aqui. Essas empresas aqui detêm 85% do mercado mundial do café. São apenas sete empresas, todas multinacionais, todas com sede fora do Brasil, com exceção de uma.

Visto a importância desse produto, como **commodities**, teríamos que ver o que existe hoje em termos de estoque, de consumo, em termos de produção e venda de café.

Para não discutir todos os números, partimos de um estoque inicial - produção, importação, consumo, exportação total - para efeito de mercado mundial.

Na realidade, os estoques mundiais estão sendo reduzidos, mas pouco. Fala-se muito, por jornal, informa-se muito que os estoques mundiais estão no fundo do poço. Não é bem assim. Isto é um pouco de dramatização, talvez até para fazer que se plante mais café. Na verdade, esses estoques cresceram, estiveram bem mais altos, mas se mantêm, hoje, em 33 milhões de sacas de café, embora tenham mudado de mãos. Hoje eles estão mais nas mãos dos produtores do que dos importadores.

Aqui abaixo, há um balanço de suprimentos, interno, do Brasil. O importante nesse quadro é saber que os estoques representam um número de dias de produção. No caso dos estoques internacionais, realmente eles passaram de seis meses para quatro meses, ou seja, o estoque existente será consumido, se não entrar café novo, em quatro meses.

A mesma coisa aqui. Os nossos estoques estiveram também na faixa de 13, 14 milhões de sacas. Eles estão baixos, em torno de 5 ou 6 milhões de sacas, e o número de dias de consumo do estoque é muito baixo. Estamos hoje com estoque equivalente a cerca de três meses.

O que se vê aqui são os países importadores e seus respectivos estoques. Mas isto não tem muita importância. No gráfico é mais fácil visualizar. Em janeiro de 1995, os estoques em mãos dos países consumidores estavam na faixa de 13 milhões e pouco de sacas de café de 60 quilos. Em fevereiro de 1996, estão pouco acima de oito milhões. Quer dizer, cinco milhões de sacas de café mudaram de mãos, em termos de estoque.

No primeiro quadro - embora haja muitos números, não vamos nos concentrar em todos -, temos a produção mundial de café. Vamos pegar apenas alguns números e os quatro primeiros países: Brasil, Colômbia, Indonésia e México. São os quatro maiores produtores: o Brasil, com 16,8 milhões de sacas, com 20%, aproximadamente, da produção mundial; a Colômbia, com 13 milhões, cerca de 15% da produção mundial; e, depois, a Indonésia e o México, com 5 milhões e 800 e 4 milhões e 600 mil, respectivamente.

O pessoal da região norte tem que prestar atenção na Indonésia, porque é o nosso concorrente principal, com o conilon.

Vamos ver como está a situação nos quatro maiores produtores, quem está tomando mercado de quem. Em 1990/91, o Brasil tinha 31% da produção mundial de café. Em 1995/96, o Brasil está com 19%. Analisando esses dois números verificamos que já passaram a mão numa parte do nosso percentual de participação nesse mercado.

Vamos verificar também que outros produtores, fora os quatro grandes, ampliaram a sua participação no mercado, passando de 43 para 54% do mercado. Colômbia, Indonésia e México mais ou menos mantêm sua produção, crescendo um pouco o México e também os outros.

Nós, fundamentalmente, perdemos posição. Passando a analisar a situação no Brasil, vamos ver quais são os principais produtores brasileiros.

Dentre as áreas produtivas que plantam o café, temos o Paraná, que reduziu drasticamente a sua área de produção. Para nós, capixabas, para nós, o Espírito Santo, isto é muito importante. O Paraná passou de 45,3% da área total do Brasil, ou seja, quase metade, para apenas 8,8%, em 1994. São Paulo passou de 30% da área total do Brasil para 13%.

Aqui aconteceu o inverso. Minas e Espírito Santo cresceram, aumentaram sua participação na área de produção de café no Brasil. Minas Gerais passa de 11,5 para 42,5%, e o Espírito Santo passa de 8,6 para 21,5%. Se olharmos só isto, vamos verificar que, de 1970 para 1994, Paraná e São Paulo perdem sua importância como produtores de café. reduzindo a sua participação de 77,5 para 30%, enquanto Minas Gerais e Espírito Santo aumentam a sua participação de 16,5 para 60%

Ao fazer estas colocações, estamos mostrando algumas vantagens e desvantagens do Espírito Santo, do Brasil em relação ao mundo, e do Espírito Santo em relação ao mundo e ao Brasil.

Vimos como estamos em áreas produtivas e em produção. Vamos ver agora como estamos em produtividade, que é um dos sérios problemas para a cafeicultura capixaba.

Temos aqui a produtividade em sacas de café de 60 quilos por hectare para alguns países selecionados. São médias de 10 anos: Costa Rica, 22 sacos por hectare; Quênia, 14; México, 13; o Brasil está, em média, com 8,8 sacos por hectare. Na realidade, com uma produção destas, competir em um mercado que está cada vez mais disputado é difícil.

Se deixarmos o Brasil fora e considerarmos os maiores produtores, veremos que também não estamos bem colocados em relação a eles. O Estado de São Paulo ainda mantém uma produtividade boa, 9 sacos por hectare; Paraná, 8, e nós, o Espírito Santo, estamos com 7,83 sacos por hectare, acima apenas da Bahia e de Minas Gerais.

Temos aqui um levantamento cadastral de propriedades cafeeiras no Brasil. Os maiores produtores são Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Espírito Santo, Bahia e outros. O importante aqui é frisar as produtividades médias de 6 anos. O Espírito Santo está com 7,83 sacas.

É importante também verificar que a produção de café, ao contrário de outras lavouras, e isso foi citado aqui pelo Professor Ricardo Santos, concentra-se em pequenas propriedades rurais. É uma atividade, é uma lavoura que torna econômicas pequenas propriedades rurais.

Tendo visto a produtividade, vamos ver agora a qualidade do café produzido. Tenho um quadro que se refere exclusivamente ao Estado do Espírito Santo. Temos dois anos, 1985 e 1992. Já há dados mais recentes, mas peguei estes porque são dados publicados. Café arábica, tipos 6, 7 e 7 para pior. Saímos de 31% do tipo 6 para melhor. Em 1992, estávamos com 1%. Em relação ao 7, saímos de 42%; em 1992, estávamos com 13%. E, em relação ao 7 para pior, saímos de 26% e estamos com 85%. Então temos de fazer uma outra afirmação. Com a produtividade de 8 sacos por hectare e com a qualidade de 85% do café de 7 para pior, não devemos ir muito longe. Isto é quanto ao tipo.

Quanto à bebida, de dura para melhor, saímos de 37,5% e viemos para 10%. De riado e rio, saímos de 46% para 16%; e de riozona, que é aquele café com gosto de clorofórmio, saímos de 16,50% e viemos para 73%. Quanto ao Conilon, que é o café produzido na nossa região, a situação não é diferente. Já estamos com 94% de café Conilon, acima de 5% com broca. Quanto à qualidade, também 93% de tipo 7 para pior. O tipo, neste caso, são impurezas misturadas com o café: pedaços de pedra, folhas, galhos, etc.

Agora temos as exportações. Não nos preocupemos com esses números todos. Mas é interessante ter uma série de como isso vai ser distribuído. Vamos pegar simplesmente os maiores produtores: em 1995, Brasil, com 22%; Colômbia, com 15%; México, com 6%; Guatemala, com 6%; Indonésia, Conilon, com 5,3%, etc.

Considerando apenas os maiores exportadores de 1986 a 1995 verificamos que o Brasil mantém ainda a liderança, a Colômbia chega perto e o México está em terceiro lugar, um pouco mais distante.

Temos aqui as exportações brasileiras. Em 1995, exportamos US$2.400 bilhões, 14 milhões de sacas.

O quadro logo abaixo posiciona a cafeicultura em relação aos demais produtos. O total de todos os produtos brasileiros exportados foi de US$46 bilhões em 1995; de produtos básicos agrícolas, foi de US$11 bilhões no mesmo ano; e de produtos industrializados, de US$34 bilhões; de café verde exportamos US$1.970 bilhão; de café solúvel, US$456 milhões, num total de US$2.446 bilhões. Esse total sobre as exportações totais dá 5%. Esse número também foi citado pelo Professor Ricardo.

Na participação apenas dos verdes nos produtos básicos - o que é importante -, o café representa cerca de 20% de todos os produtos básicos, aí incluídos soja, carne, pescado, etc., exportados. E o solúvel, nos produtos industrializados, 1%, 1,3% do total da exportação.

Este dado diz respeito, especificamente, ao pessoal da nossa região. Não estamos bem colocados na exportação de Conilon, em que pese sermos o primeiro produtor mundial de Conilon. Estamos em quinto lugar e os principais países produtores têm aumentado a sua participação no mercado externo. Algo está acontecendo com o nosso Conilon, que não consegue vencer as barreiras para sair do Espírito Santo e do Brasil.

Na previsão de safra, o que vamos produzir no futuro? Temos a previsão de uma cooperativa de US$20 milhões para a atual safra de 1997/98, sendo que cerca de 15 milhões de arábica e 4 milhões de Conilon.

O Espírito Santo vai diminuir a sua produção em aproximadamente 20%, do ano passado para este ano. Produzimos 4 milhões e 900 mil sacas e vamos para 3 milhões e 600. O arábica quebra bastante. Esta é a estimativa da Secretaria da Agricultura.

Este é o número das exportações de café pelo Porto de Vitória,

dados do Centro de Comércio de Café, arábica, Conilon, solúvel, torrado e o total.

Temos aqui uma avaliação rápida, em gráfico, da posição do Brasil em relação ao mercado mundial. Fomos, certamente, o único e principal produtor de café no mundo. Perdemos posição e hoje não somos mais a potência cafeeira que fomos.

Da mesma maneira, nossa participação nas exportações caiu e, em pese carregarmos ainda um estoque pesado de café, o Brasil também reduziu bastante a carga para carregar os estoques mundiais.

Nas nossas receitas de exportação, temos um buraco negro que vai de 1988 a 1992. Todos conhecem essa fase negra, com a saída do Brasil do Acordo Internacional do Café, da OIC, quando tivemos uma crise violenta de preços, resultando na perda de posição na receita de exportação durante um bom tempo. Agora, estamos numa fase melhor.

Já que estamos avaliando a participação do Brasil no segmento de café, temos. no País 1.850 municípios produtores, dez estados da Federação produzem café, 3,3 bilhões de covas - isso é importante, porque são nossos concorrentes -, com a receita bruta de cinco bilhões. Em milhões de sacas - já comentamos -, o Espírito Santo é o segundo maior produtor e temos uma estimativa entre 18 a 20 milhões para este ano.

Somos o segundo mercado consumidor de café do mundo, o que é de suma importância, porque, muitas vezes, a solução do nosso café está aqui dentro, não está lá fora. Temos 1.700 indústrias instaladas e 2.000 marcas de café.

Outro fator que temos de olhar como vantagem competitiva para a cafeicultura nacional é que dependemos muito pouco do café, ou seja, a economia do País depende pouco dos valores da produção e da exportação do café. Isso quer dizer que não é preciso ter grandes safras, grandes produções de café para que se tenham escolas, professor pago, estrada e energia elétrica. Hoje, o País depende pouco do café.

Alguns concorrentes nossos dependem muito mais do café, ou seja, qualquer crise no setor faz um arraso muito grande nos países com grande dependência do café.

Agora, vejamos quem consome café. Vimos quem produz, como produz, em que região, países como o Brasil, quem tem estoque, quem não tem. Vejamos agora quem consome café.

Aqui temos PIB por hectare em milhares de dólares e temos consumo **per capita** em quilos. O Brasil tem um PIB relativamente baixo e também consome pouco café, embora seja o segundo maior consumidor mundial: consumimos pouco mais de quatro quilos **per capita**/ano.

Realmente, os principais países consumidores são os países frios do Norte, que têm PIB elevado e consomem acima de oito quilos per capita/ano.

O consumo nos países produtores, em milhões de sacas de 60 quilos de grão verde, os países não-membros da OIC, os produtores, os países não-produtores, os membros, os não-membros e os totais de países não produtores - verificamos que está quase igual, os produtores estão quase consumindo como os não-produtores.

Quanto ao consumo interno do Brasil, somos o segundo maior consumidor, estamos acima de dez milhões de sacas hoje. Esse dado é de 1995, é um gráfico.

Aqui temos o resumo de vantagens competitivas para o Brasil e para o Espírito Santo, e também de desvantagens competitivas, ou seja, tudo aquilo que vínhamos falando está listado aqui. Temos áreas com aptidão, um volume expressivo de produto, experiência em produção, armazenagem e beneficiamento, experiência, **know-how** em comercialização e exportação, disponibilidade de infra-estrutura, hábito de consumo, temos um expressivo mercado consumidor, disponibilidade de mão-de-obra e temos uma economia com baixa dependência.

A par dessas vantagens, temos desvantagens também sérias, como o chamado Custo Brasil. Ao sair da porteira da fazenda, esse saco de café costuma praticamente dobrar de preço com uma série de outros custos, que não o custo da produção: transportes caros, infra-estrutura deficiente, impostos, etc.

Temos um protecionismo externo. Não bastasse a voracidade governamental nacional, temos também uma voracidade grande dos nossos importadores que taxam nossos produtos fora dos nossos mercados. Temos instabilidade política, principalmente quando se fala em política agrícola. Não tenho certeza, o Senador pode até me corrigir, mas acho que neste atual Governo já tivemos quatro Ministros da Agricultura. Então, há uma instabilidade política grande. Cada nova mudança dessas muda a política toda.

Temos pouca eficiência de serviços públicos de apoio ao setor e temos carência crônica de investimento em pesquisa agrícola baixa qualidade e baixa produtividade. Chamei a atenção para essa questão quando mostrei aqueles quadros. Há também pouca diversificação de produtos. Todos nós estamos apoiados exclusivamente na produção de café de baixa qualidade. Ao invés de utilizarmos o café para produzir "bebidas duras" e "bebidas moles", diversificando, dessa forma, o gosto da bebida, fazemos um produto só.

Os **marketings** institucional e privado são ineficientes. Só há mais uma transparência; vou concluir a minha exposição dentro do tempo estipulado. Quero apenas dizer que, depois da Coca-Cola, o produto mais exposto no mercado americano é o café colombiano. Nos Estados Unidos, se se ligar a televisão por dez ou quinze minutos, certamente assistir-se-á a um personagem caipira, usando camisa xadrez e chapéu grande, chamado Juan Valdez, que é o garoto-propaganda do café colombiano. Ele está sempre acompanhado por uma mula, que tem nome de gente; a mula se chama Amélia. O Juan Valdez e sua mula, Amélia, só perdem em termos de exposição na televisão para a Coca-Cola.

Na América do Norte, se se falar em café, pensa-se somente no café da Colômbia, mesmo que o café seja um produto brasileiro. Se se falar em café de qualidade, também se pensa no café da Colômbia. Isso ocorre por causa do **marketing**, que é muito forte.

Também há um baixo nível de organização da produção. Somos, fundamentalmente, pequenos produtores de café. Esses produtores deveriam estar muito melhor organizados, para conseguirem ter um mecanismo - cooperativas, grupos de compra, etc. - que melhorasse as trocas comerciais.

Uma das desvantagens brasileiras, que também afeta o Estado do Espírito Santo, é que estamos mais longe dos nossos principais mercados consumidores do que os nossos concorrentes. Estamos mais longe da América do Norte do que o México ou a Costa Rica; estamos mais longe do Japão do que os produtores asiáticos.

Há aqui uma lista de ações estratégicas para que seja feita a modernização do setor cafeeiro do Espírito Santo. Há uma última transparência e duas fotografias.

A primeira coisa que deve ser feita é a ampliação de plantios apenas em regiões com aptidão para tal. Hoje, não adianta plantar-se café onde não chove, onde há cinco meses de seca, a não ser que se disponha de outras condições, como áreas planas e possibilidade de irrigação e de mecanização.

Hoje, está sendo feito um trabalho pelo técnico da Emcapa, Gilmar Dadalto. Não sei se ele está presente aqui. Esse trabalho apresenta um zoneamento de aptidão ecológica para o café no Espírito Santo muito bem feito. Temos que respeitar essas regiões de aptidão.

É preciso fazer a renovação de lavouras com plantas melhoradas geneticamente. Não adianta colocarmos uma vaca que produz um litro de leite num pasto bom; essa vaca passará a produzir dois litros de leite e o problema não estará resolvido. Temos que trabalhar com animais que produzem muito. O mesmo ocorre na área do café. Não adianta plantar um pé de café que produz dez quilos de café, se posso plantar um pé de café que produz 60 quilos.

O manejo de lavouras deve ser feito com técnicas modernas. Não estou propondo nada para governo fazer. Estamos propondo coisas para o produtor fazer, porque, se este não se levantar, ninguém irá ajudá-lo.

No manejo de lavouras devem ser adotadas tecnologias de pós-colheita, para garantir a boa qualidade do produto colhido; deve ser feito o fortalecimento das formas de organização, pois cooperativas fortes correspondem a produtores também fortes.

O cerrado, hoje, é o principal produtor de café no Brasil. A produção de Minas Gerais subiu dessa maneira porque se concentrou no cerrado. No cerrado, produzem-se oito milhões de sacas de café e quase toda a comercialização é feita por meio de cooperativas fortes, que contam com um excelente **marketing** e têm um nome que está saindo das fronteiras do Brasil: café do cerrado.

Também é preciso criarem-se fundos específicos para as cooperativas de agricultores, que devem ser destinados ao treinamento de mão-de-obra, ao estudo e à pesquisa - principalmente, à pesquisa agrícola. Com isso, o **marketing** do café poderá ser melhorado. Com essas pesquisas, poderão ser desenvolvidas tecnologias, principalmente agroflorestais, que diminuam os custos dessas atividades.

Deve ser feita a ampliação de participação política, objetivando a defesa de interesses do setor produtivo. É importante citar que o Espírito Santo, como o segundo maior produtor de café do Brasil e o primeiro produtor de conilon, não tem um assento no Conselho Nacional do Café. Como diria o Boris Casoy, isso é uma vergonha.

Finalmente, deve ser feita a diversificação agrícola em nível de propriedade, para não ficarmos "com todos os ovos na mesma cesta" ou seja, não ficar só

com o café; café é uma gangorra, ocorrem crises, crises de preços. crises de abastecimento.

Esse aqui é um cafezal, plantado baixo-sombra em sistema agroflorestal, na Costa Rica; essa árvore é **Eritrina pelpigiana**, que coloca algo em torno 15 mil quilos de matéria verde por hectare/ano no meio do café, o que reduz tremendamente a adubação, as capinas e uma série de outros tratos culturais.

Esse é um pé de café em baixo de uma região sombreada. Visitei várias lavouras dessas com cem sacos por hectare; algumas até com mais, quase 120 sacos por hectare. Contra a nossa média de oito, esse é um negócio meio problemático.

É um experimento de café sombreado, também na Costa Rica, onde temos tecnologias totalmente diversas que podem fazer dessa cafeicultura o que ela foi no passado. Ou seja, pode voltar a transformar o café no ouro verde; pode construir cidades, como a cidade de Colatina, que foi construída pelo café.

Era o que tinha a dizer.

Muito obrigado pela atenção. (Palmas)

O SR. APRESENTADOR - Agradecemos o expositor Paulo Fraga.

Damos a palavra a seguir ao professor Sebastião José Balarini para a seqüência com o seu tema.

Encareço novamente que os presentes retomem seus lugares no auditório, acompanhando as exposições.

Peço vênia ao professor Sebastião José Balarini, enquanto providencia esse material, para registrar as presenças do Diretor da Telest, o nosso preclaro João Batista da Mota; o Sr. Vicente, vice-Presidente do Sindicato dos Transportadores Coletivos do Espírito Santo; da Presidente da Câmara de Alto Renovo, Laudina Farias. E agradeço que colaborem com a continuação das exposições.

Com a palavra o professor Sebastião José Balarini.

O SR. SEBASTIÃO JOSÉ BALARINI - Em primeiro lugar, agradeço o convite especial do Senador José Ignácio de estar aqui com vocês.

Por uma solicitação da coordenação, vou procurar ser bem resumido, mantendo minha palestra nos 25 minutos, 30 minutos, no máximo, para dar a seqüência aos trabalhos.

O meu tema é "Perspectiva de Desenvolvimento Industrial na Região", tema evidentemente bastante complexo pela dificuldade que a gente conhece da região em se projetar em nível estadual e nacional. Vou tentar desenvolvê-lo dentro da seguinte divisão: primeiro, fazer um apanhado rápido do desenvolvimento industrial do Estado como um todo, tentando explicar a partir daí o atraso relativo da região noroeste no todo, e colocando algumas perspectivas que se vislumbram para o desenvolvimento da região, quer dizer, centrando bem a palestra na região, como foi pedido.

O primeiro ponto a chamar a atenção, então, é o próprio desenvolvimento industrial, quer dizer, no setor indústria no Estado do Espírito Santo como um todo.

O que observamos é que o setor indústria praticamente não existia em 1960 no estado. Seis por cento apenas de participação na renda interna ou na produção interna, se quiserem, no PIB, é muito pouco, é quase nada. O que existia no começo dos anos sessenta, no Espírito Santo, em termos de indústria, na verdade? Algumas poucas indústrias tradicionais conhecidas, como a Ferro e Aço, de tamanho bem pequeno, Moinho Buaiz, Chocolate Garoto, toda elas de tamanho bem pequeno. E o resto, um número bastante grande de pequenas serrarias e de pequenas unidades transformadoras de produtos da agricultura, pequenas agroindústrias. Basicamente, nesse caso, máquinas de pilar café, que, apesar do processo muito rudimentar, é classificado como indústria. Então, esses 6% de participação na indústria aí se resumia basicamente a isto: um número muito grande de pequenas serrarias e de pequenas máquinas de pilar café.

O que observamos, dando um salto para 1995, é que essa participação da indústria aumenta para 36%. Essa distribuição de 95 é uma distribuição característica de região desenvolvida, com a indústria em torno de 30% a 40%; a agricultura no máximo de 10% e a metade da rede interna do setor serviço.

Como o Espírito Santo deu esse salto em tão pouco tempo, 35 anos, e como é que isso se fez à custa de um processo perverso de concentração? Em primeiro lugar, esse crescimento se dá em duas etapas. Numa primeira etapa com a famosa crise do café dos anos 60 se monta todo um processo, todo um aparato de incentivos fiscais para incentivar o processo de industrialização. Aí estão os recursos do IBC, Geres, aí estão a postergação do ICMS por dez anos - esse incentivo já não existe mais -, mas estão também o DL 880, atual Funres, isto é, o sistema de incentivo fiscal com o Imposto de Renda e ICMS, que existe até hoje, comandado pelo Geres. E aí está também uma forte participação do próprio Fundap. Então, nessa primeira fase do desenvolvimento até metade da década de 70, o desenvolvimento esteve puxado por esses incentivos, mas concentrado num processo industrial bastante rudimentar ainda: basicamente indústrias de produtos alimentares, indústria de minerais não metálicos, indústria da madeira. Quer dizer, basicamente transformações bastante simples, partindo de produtos existentes no meio agrícola com algumas poucas exceções já se destacando, por exemplo, a ampliação da Ferro e Aço de Vitória, hoje, em situação difícil.

Na segunda etapa desse desenvolvimento, a partir da metade dos anos 70, começa uma forte participação do que se convencionou chamar de grandes projetos industriais. São basicamente projetos da Aracruz, da CST, as peletizadoras da Vale, a Samarco. O que observamos nas duas etapas em termos regionais é uma forte concentração dessa indústria, isto é, mesmo na primeira etapa quando se faz uma industrialização a partir dos incentivos fiscais regionais e fazendo uma transformação bastante ainda rudimentar dos produtos do meio agrícola, mesmo nessa etapa, já se observa uma forte concentração do setor industrial, da produção industrial na região da Grande Vitória. O que é pior, com a segunda etapa, com a vinda dos grandes projetos, esses grandes projetos vão se implantar exatamente na região da Grande Vitória.

Nessa condição o que vamos ter? Com a implantação desses projetos na região da Grande Vitória ou em municípios muito próximos, isto é, Anchieta e Aracruz, então, a parte vermelha passa a concentrar fortemente os projetos industriais. E todo o desenvolvimento industrial do Espírito Santo passa a ser puxado, passa a ser comandado por esses grandes projetos, o que vai dar um novo processo de concentração industrial muito forte. Alguns pólos isolados: agrícola, granito, pólos em Cachoeiro do Itapemirim se destacam, mas isso é muito pouco. Isso é insignificante, em termos dos totais.

Vou trazer alguns números - infelizmente não em transparência, porque estes foram conseguido em cima da hora - de 1991, o último ano em que temos alguns dados mais consistentes sobre o cadastro industrial do IDEIES, a região da Grande Vitória concentrava 51,8% do número de indústrias, ou seja, mais da metade, com um faturamento que correspondia a 62,9% do faturamento do setor industrial como um todo, isso só os quatro ou cinco municípios da Grande Vitória. Se agregarmos a esses municípios os de Anchieta e Aracruz, onde estão os outros dois grandes projetos, Samarco e Aracruz Celulose, essa região ampliada, no mesmo ano, ampliou o número de empresas para 52,3%, quer dizer, passou de 51% para 52% não mudando muita coisa. Agora, na hora em que pegamos o faturamento dessas empresas vemos que, neste mesmo ano, essa grande vitória ampliada, correspondia, em termos de faturamento, a 73,8% do faturamento total das indústrias do Espírito Santo, três quartos do faturamento industrial. De tudo o que se produziu no Espírito Santo em 1991, em termos de valor, estava na região da Grande Vitória ampliada.

Então, temos uma dimensão realmente clara de disparidades. Como sabemos que essa região já concentra população, só comparando com a população, para termos uma idéia, a região da Grande Vitória, no mesmo ano, tinha 41% da população, dados agora do Censo Demográfico e se ampliarmos isso iria para 43,5% da população, o que já é concentração. Mesmo assim, a concentração da população é muito menor do que a concentração do faturamento industrial, que é de 73%.

Evidentemente, se o processo industrial capixaba se deu de forma acelerada, como já falamos, até mais acelerado do que o processo industrial brasileiro, que começou a se desenvolver na década de 30, ganhou força na década de 50 com Juscelino, e o nosso começou na década de 60, como ele começou muito acelerado, deu-se muito concentrado, possivelmente mais concentrado do que o processo brasileiro. Se fizermos uma comparação entre essa concentração dentro do Espírito Santo com a do Brasil, veremos uma concentração diferente e menor.

Evidentemente, para a região noroeste, composta pelos 13 municípios aqui representados, sobra muito pouco já que a concentração está toda lá, aliás não é só para a região noroeste mas para todas as regiões. Se 73% do faturamento estava concentrado na Grande Vitória ampliada, significa que 26% do faturamento estava para o resto todo.

O que fica para a região noroeste, que é o que nos interessa aqui? A região noroeste, nesse mesmo ano de 1991, já concentrava, em termos de população, 11,5%, eram 289 mil pessoas, segundo dados do IBGE. Em termos de setor industrial, a concentração era de apenas 8,7% do número de empresas e - o que é pior - 5,3% do faturamento. Quer dizer, de tudo o que se produziu em 1991, em termos de setor industrial no Espírito Santo, apenas 5% estava nessa região - e olhem que esse dado não é de tão antigo assim, é de 1991.

Certamente, por uma avaliação geral, essa região não cresceu muito mais do que o resto. Então, esse índice de 5% a 6% do faturamento total é perfeitamente, seguramente válido para hoje ainda, quer dizer, representa muito pouco em termos industriais.

E, então, quais as perspectivas, quais as possibilidade de ampliação? Essa informação veio de uma discussão feita na mesma época do projeto "Espírito Santo - Século XXI", de iniciativa da **Rede Gazeta**, quando andamos pelo interior discutindo. A conclusão dos trabalhos definia que a perspectiva quanto ao setor industrial do Espírito Santo estava em uma ampliação da Grande Vitória para Cachoeiro e para Colatina. Isso há cinco anos. Isso vem acontecendo ou não? Parece que até agora não.

Parece que as perspectivas continuam válidas. Há, certamente, algumas preocupações em se falar em futuro, já que ninguém tem bola de cristal. Mas, isso ocorre pela evolução da economia mundial, a partir dos anos 90, pois, com o processo de globalização, há algumas preocupações que temos que levar em conta antes de fazermos qualquer previsão.

Com relação ao mercado, e aqui estou me referindo especificamente ao tamanho do mercado regional, qual é a preocupação? É que essa região, por si só, representa um mercado muito pequeno e, também, que qualquer previsão ou perspectiva de ampliação industrial nessa região tem que ser pensada em um nível mais amplo; até mesmo um mercado estadual é pequeno. Se dermos uma olhada nas maiores empresas no Espírito Santo, veremos que elas têm como mercado da maior parte da sua produção o resto do País ou o exterior e não o próprio Estado. Se isso é verdade para o Espírito Santo, é mais verdade ainda para essa região que tem o mercado muito reduzido. Então, quando se pensar em desenvolvimento industrial dessa região, tem que se pensar em mercado maior.

O segundo ponto é o processo já adiantado da globalização. O processo de abertura econômica do País, de inserção do País em uma globalização traz uma preocupação de se pensar em projetos que tenham essa visão, que tenham competitividade para disputar mercado a nível nacional e internacional. Não adianta se pensar em aventuras específicas colocando projetinhos e incentivos fiscais achando que o projeto dará certo.

Temos alguns exemplos bem claros. Estou olhando para o prefeito. Monta-se um monte de incentivo fiscal e vai lá e implanta o projeto. Não dá, ele tem que buscar mercado a nível nacional, tem que competir e, se não tiver competitividade, não sobrevive. Nenhum projeto sobrevive só com incentivo, que é uma parte para reduzir custo. A localização do projeto tem que ser bem estudada, um planejamento muito importante nesse projeto, olhando a sua competitividade nacional e internacional e olhando como a localização desse projeto ajuda essa competitividade.

Esses são os pontos importantes em qualquer definição de um projeto.

Dentro disso aí, exatamente para fechar, para tentar manter dentro do combinado, mesmo correndo o risco de ser superficial demais, mesmo correndo todos os riscos e críticas, ousamos fazer algumas indicações ou algumas exceções nessa linha.

Essa competitividade, essa localização tem que estar ligada a alguns fatores. Vamos listar, por exemplo, disponibilidade de matéria-prima, fator locacional importante. Não quer dizer que ela, sozinha, seja suficiente, que fique bem claro isso. A primeira tentativa é procurar o que essa região tem de matéria-prima. Destacar alguns projetos nessa linha e, depois, os outros pontos: mercado, tecnologia, etc.

Dentro do enfoque da matéria-prima, poderíamos citar o granito, de qualidade, saindo praticamente quase todo bruto da região. Então, projetos de beneficiamento de granito, pensando em exportação, no mercado externo, podem ser interessante. Não estou afirmando que seja, porque depende principalmente de conhecimento de mercado, de tecnologia, mas há indicação para estudo. Por exemplo, fábrica de café solúvel, que já chegou a ser aventada. O café está aí, colocação do Paulo Fraga, seria outra área possível a ser pensada.

O segundo é pensar no que se tem de transporte, hoje um fator significativo nessa definição de localização. Infelizmente, não tivemos a exposição do Paulo Vivácqua, o Dr. Ricardo falou alguma coisa, essa região é bem conhecida, está cortada pelo corredor de transporte centro-leste. É onde, possivelmente, que se vislumbre as maiores possibilidades.

Se você tem um corredor que passa por aqui levando soja, a fábrica de esmagamento de soja pode vir a ser um negócio interessante. Já houve um estudo nessa linha, há possibilidade.

Outras ligadas, por exemplo, com o próprio minério de ferro, como o ferro gusa, ferro esponja, como o ferro esponja depende de energia, teria que se pensar em abastecimento energético. Isso tudo são indicações, mas que se amarram a um total.

Por último, o conhecimento, a mão-de-obra treinada. Nesse caso, o setor de confecções está bastante ampliado na região com muita participação, principalmente em termos de geração de emprego. Certamente tem que se pensar em indústrias modernas, não quer dizer que sejam novas, podem ser modernizadas, mas sempre visando a competitividade e sempre nesse processo de globalização.

São apenas algumas indicações que, dentro do pouco tempo, tentamos vislumbrar. Cada uma delas, certamente, depende, repito, de estudos mais elaborados. Talvez uma indicação para os prefeitos, muito mais importante do que se ter área disponível, embora isso provoque uma redução de custo: estudar possibilidades que aquela região, que aquela prefeitura tenha, condições competitivas, desenvolver alguns estudos nessa área, isso é mais importante do que simplesmente oferecer terreno.

Era o que tinha a dizer.

O SR. APRESENTADOR - Ao encerrar a exposição do Professor Sebastião Balarini, exatamente na projeção de terminar conforme programada por outras incidências, mas estamos na projeção.

Consultei o Professor Sebastião Balarini e o Professor Marcos Tadeu Rosa, porque me ponderou o Professor Sebastião Balarani que seguiu-se à exposição dele, a do Paulo Fraga, que se completam com uma posição, afinal de contas, em seguida, colocada por uma visão empresarial, a do Dr. Artur Coutinho.

Solicito compreensão dos presentes para que façamos uma alteração. O Dr. Artur Coutinho faria uma breve exposição a seguir e, assim, completa as duas que lhe antecederam. Estamos na projeção do horário, encareço para que haja compreensão dos presentes.

Quero lembrar que se segue, ainda, a exposição que conclui a parte do Professor Marcos Tadeu Rosa. Por isso, só fica uma alteração de estrutura do evento. Para a tarde, deslocaríamos todas as questões de debate. É importante e essencial a exposição. Faríamos todos os debates, todas as questões que surgissem seriam examinadas e, eventualmente, respondidas na parte da tarde.

Era a alteração que tínhamos que colocar.

Concedo a palavra ao Dr. Artur Coutinho. As duas que se seguem, são exposições empenhadamente encarecidas pelo Prefeito, Dr. Dilo Binda, quando estivemos aqui acertando o seminário.

De maneira que houve o maior empenho no sentido de que os dois expressassem diretamente as impressões e dificuldades no desenvolvimento regional, particularmente.

O SR. ARTUR COUTINHO - Gostaria de agradecer ao Prefeito Dilo Binda, ao Senador José Ignácio e, também, aos companheiros empresários de Colatina que me convidaram para representá-los neste seminário.

Para organizarmos nossas idéias, pretendo fazer um ligeiro histórico da situação regional sobre como chegamos até aqui e se poderemos lembrar de algumas outras possibilidades.

Para identificar nossas potencialidades, o objetivo principal é tentar, dentro da linha que o Dr. Ricardo Santos, o Dr. Paulo Fraga, o Dr. Balarini, expuseram com brilhantismo, não repetirmos o que já foi dito e procurar aproveitar o que foi colocado, acrescentar alguma visão identificada por nós. Onde estamos e o que podemos fazer para avançarmos.

Um pequeno histórico. Como nasceu e desenvolveu essa região, como foi a formação do material humano. O maior patrimônio de qualquer país, de qualquer região é a qualidade do seu material humano. Como nasceu, como foi criado?

No fim do século passado, essa região foi colonizada basicamente pelo Engenheiro Gabriel Emílio, organizando um loteamento à margem dos rios, principalmente na margem direita do Rio Doce, uma vez que a margem esquerda era dominada por índios e maior dificuldade de acesso.

A primeira colonização, na década de 80, veio através de transporte fluvial até Santa Leopoldina e, por via terrestre, em condições precárias se localizou em torno dessa região. Essa região viveu uma situação de subsistência, pois vieram colonos do Velho Mundo, bem ou mal, mas vinham trazendo uma cultura agrícola basicamente e se instalaram nesses vales.

No início, pela história que temos, consultando nossos antepassados e os nossos ancestrais, a primeira vida foi, até a ordem de 1910, uma agricultura exclusivamente de subsistência. Temos que render essa homenagem a esse povo que viveu aqui há 30, 40 anos, exclusivamente baseado numa subsistência arrancada, através do suor dos colonizadores, de uma terra isolada do mundo, com um mercado praticamente inacessível, produziam

alimentos básicos e tinham que comprar sal, vestuário e querosene. Para isto, eles começaram a ver o que poderiam produzir para vender e começaram com a farinha, com a rapadura e, depois, veio o café e, daí, foi a primeira alavanca real de desenvolvimento.

No início do nosso século, a ferrovia chegou. Antes, o transporte era via lombo de burro até Santa Leopoldina ou uma via fluvial muito precária que havia aqui. Isto deu um espaço ou um mercado para se produzir o café. Então, de toda a minha existência, a base econômica, a lembrança que tenho da nossa vida de fazenda, da vida em Colatina, a economia, basicamente, tinha o café como o principal produto. Paralelamente a isto, a primeira industrialização de que se tem notícia, foi de uma empresa cujo nome não sei se está certo porque eu ouvi de viva voz de alguns antigos, foi a Florestiere, uma empresa que se instalou em Barbados, para beneficiar a madeira e comprou um navio para o transporte de madeira da Barra do Mutum Preto até Barbados. Foi o primeiro sinal de industrialização que nós tivemos na região de Colatina, que é o centro dessa região noroeste. A madeira era transportada já beneficiada àquela época, através da estrada-de-ferro. Nós que vivemos o problema da cidade, o que aconteceu em todo esse período? Vamos nos reportar, agora, à década de 30 com a madeira e o café - a madeira extrativa com pouca industrialização. Aí, vem o período da Guerra.

Durante o período da Guerra não houve fato algum muito importante para o desenvolvimento. Nós percebíamos que a atividade comercial realmente se desenvolveu muito em Colatina, cidade que sempre teve uma grande vocação para ser um centro comercial de importância. Houve, então, um desenvolvimento comercial muito grande, um crescimento da cidade e, praticamente, em toda a região - nós não sentíamos outro sinal de desenvolvimento. Em 1945 e 1946, começou a haver uma necessidade de uma melhor infra-estrutura.

Então, me recordo muito bem que foi instalado, aqui, em Colatina, um serviço de água decente, foi instalado um serviço de saúde e fomos procurados pelo então Prefeito, Silvio Avísio, para que se estudasse a possibilidade de fornecer energia a Colatina. Foi o início da empresa Santa Maria, que tinha excedente de energia na época da própria industrialização. Isto, então, foi o primeiro marco que permitiu a instalação de algumas pequenas indústrias que começou em 1947.

No início, para nossa surpresa, a demanda era insignificante. Nós passamos quase 5 anos com uma demanda insignificante, com uma pequena usina de 300 quilowatts. De repente, como tudo tem que ser acenado, houve uma demanda crescente, rápida: tivemos que instalar motor a diesel mas não conseguimos atender essa demanda, somente podendo fazê-lo a partir de 1961, quando nos interligamos à Escelsa, por meio da usina do rio Bonito.

Aí, surgiu um novo horizonte, uma nova perspectiva. Para vocês verem como as condições eram limitadas, dizer-se hoje que não há energia elétrica nas Regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste, num ponto, para se instalar uma pequena indústria, parece um absurdo.

Todo o Espírito Santo, quando eu vim para cá, em 1956, tinha metade da energia que, hoje, nós compramos da Escelsa - todo o Estado do Espírito Santo reunido, para que os senhores vejam como esse Estado era praticamente pobre em infra-estrutura.

Então, neste momento, eu, pessoalmente, ainda estudante, tive um contato com o Dr. Burian, Engenheiro da Companhia Central Brasileira. O Governador Carlos Lindemberg, tinha nos solicitado a eletrificação da Escola Agrotécnica de Barracão de Petrópolis. Ele acenou com isto, e eu disse que tínhamos que fazer alguma coisa de eletrificação rural. Aí, falamos com o Engenheiro Burian, a quem respeito muito - é um técnico de altíssima qualidade - e ele disse: "Você é um louco. Falar em eletrificação rural no Espírito Santo e no Brasil - você está alucinado. Vá pensar em outra coisa, vá cuidar de outro negócio".

Mas nós insistimos nisto e começamos à eletrificação rural. Levamos, a partir de 1961, energia à São Gabriel da Palha, à São Domingos, o que permitiu que esta região tivesse algum desenvolvimento.

Posteriormente, a Escelsa atendeu Nova Venécia e Barra de São Francisco. Então, a região Noroeste, a partir do final da década de 60, passou a ter uma infra-estrutura mínima em energia elétrica.

Com esse ligeiro histórico, eu gostaria de mostrar uma projeção de como evoluiu a indústria desse região.

A partir de 1985 - eu tomei os dados de 1985 para cá porque os acho os mais representativos -, só tínhamos indústria madeireira, tendo a indústria de cerâmica surgido posteriormente. Mas, na década de 70, a indústria madeireira entrou em declínio. Ali, pode-se observar que a indústria madeireira subiu e caiu de uma vez.

Houve um fato muito importante, se não me engano, por volta de 1964 ou 1967, que foi o empobrecimento vertical dessa região com a desvalorização do café, que era de baixa qualidade. Posteriormente, ocorreu a erradicação do café. Acenaram para o produtor, que já estava em situação difícil, com a proposta de erradicação do café em troca de dinheiro.

Este fato causo-nos, a nós, empresários, uma preocupação terrível. Por coincidência e por uma certa felicidade, no Espírito Santo, nesse mesmo momento, o Governo do Estado, se não me engano era o Sr. Cristiano Dias Lopes, criou a Companhia de Desenvolvimento do Espírito Santo, a Codes - acho que o Sr. Ricardo se recorda. E rendo sempre minhas homenagens ao Sr. Cristiano - que conheço bem - por essa idéia marcante, por essa visão tão importante, porque a Codes contratou várias empresas para identificar oportunidades viáveis. Foi como disse o Dr. Ricardo: não adianta você fazer uma indústria que não seja viável. O incentivo tem que ser valorizado, o incentivo é dinheiro de todos. Logo, a indústria tem que ser viável. Entre as oportunidades, foi identificada a construção de um frigorífico na região, uma vez que os cafezais iriam ser substituídos por pastagem. Com isso, nasceram empresas que estão aí até hoje lutando por isso. Nasceu a Metalosa no setor metalúrgico. Começou-se a incentivar indústria de confecções, que, embora tenha um consumo de energia relativamente pequeno, é crescente e tem um fantástico efeito de geração de empregos, geração de riqueza. Esses fatos devem ser muito bem levados em consideração. A indústria de cerâmica tem um peso formidável e é o principal consumidor de energia industrial, seguido pela indústria de alimentos.

O fato da maior importância - por isso é que mostrei isso aqui - é que de 1993 para cá a situação está estável. O mercado de consumo industrial, a partir dessa posição, é praticamente estável. Quais as preocupações que advêm disso? Primeiro, vamos manter esse mercado, vamos manter essa indústria, vamos ver o que essa indústria pode fazer. Já atravessamos no freezer situações seríssimas de dificuldades em 1982. Tenho que extravasar: naquele momento, embora tenha sido dado apoio, precisava de algo mais. Não é preciso apenas dar um incentivo à indústria. A indústria certamente poderá ter alguma dificuldade. Naquele momento me faltou o apoio; naquele momento comemos o pão que o diabo amassou. Não consegui sensibilizar nossos amigos. O que se dizia muito é que eu era muito chorão, ao que eu respondia: "dessa vez é para valer". Mas ninguém acreditou. Felizmente demos a volta, mas o esforço poderia ter sido muito menor.

Tenho conversado com colegas do setor de cerâmica, do setor de confecções. Sinto que a preocupação com quem já existe deve ser maior do que a que há no momento, porque a competição do incentivo está cada vez mais regrada. Ontem mesmo, durante todo o dia, tivemos na nossa indústria a visita do Vice-Governador de Alagoas, do Secretário de Indústria e Comércio de Alagoas e de três empresários. Trouxeram toda a linha de benefícios, tudo o que eles pretendem oferecer. Estão visitando empresários, mas não sei por que nos escolheram. Estão visitando empresários e oferecendo vantagens para quem levar empresas para o Alagoas.

Sabemos que essa disputa é um pouco indesejável. A disputa por incentivos é tão acirrada que pode até haver distorção em função da vocação efetiva de uma determinada indústria. Mas existe a disputa, não podemos ignorá-la.

O que é que nós, hoje, que estamos praticamente em estagnação, teríamos que identificar? O que temos efetivamente? Quais as condições de competição que temos? Temos material humano, temos uma estrutura educacional que está avançando bastante, temos faculdade de Direito, curso superior de Técnico em Processamento de Dados, Economia, Ciências Contábeis, quatro escolas técnicas, que são importantes para o nosso desenvolvimento, Temos material humano que, na primeira fase, serviu para colonizar o norte do Espírito Santo, depois o norte do Paraná, o sul do Pará e agora Rondônia. Penso que esse material humano é o maior patrimônio que possuímos. Essa tradição agrícola, essa tradição da pequena propriedade, essa riqueza bem distribuída é fundamental. O mais importante para um País é ter a sua riqueza distribuída entre muitos. O que poderíamos fazer hoje? Poderíamos, talvez, voltar e identificar, do ponto de vista profissional, do ponto de vista técnico a nossa vocação. O que temos efetivamente? Temos material humano, que eu considero de boa qualidade. Temos empresas em outras regiões, razão pela qual podemos comparar e dizer que o padrão do material humano aqui, no Brasil, pode ser considerado material humano de boa qualidade. Temos granito, mas só estamos consumindo energia para extrair granito. Poderíamos ter, talvez, um centro de beneficiamento de granito. Temos o corredor de exportação. Já participei de dezenas de reuniões onde se fala em corredor de exportação, mas infelizmente não se sente uma coisa objetiva. O Espírito Santo ainda tem uma

estrutura rural, principalmente na região serrana, na região norte do Espírito Santo, de São Gabriel, de pequenos proprietários. Temos que dar condições para que esse pequeno proprietário continue na terra, para que não haja um êxodo tão elevado como está acontecendo. E o que se poderia fazer? Alguma coisa já pensei há muito tempo. Temos uma semelhança nesse aspecto com o oeste catarinense, que sofreu o mesmo tipo de colonização por que passamos.

Há alguns anos não visito aquela área, mas já o fiz algumas vezes. O café combina muito bem - o café depende de uma boa adubação - com a criação de pequenos animais, seja suinocultura, seja avicultura e até a melhoria da pecuária leiteira e a pecuária de corte intensiva. Somos produtores de camarão e de peixe. Nova Venécia já tem uma infra-estrutura que não tem sido bem aproveitada - esperamos que agora seja - para suinocultura. Mas de que se precisa? Parece simples, mas hoje nós estamos com um caminhão aqui na porta, a três quilômetros daqui, que chegou de Unaí com o milho para a nossa fabriqueta de ração, e o frete custa 50% do valor do milho. Não é possível que em um transporte de massa, em um transporte ferroviário, uma infra-estrutura como o Governador falou, possa ocorrer isso. O transporte em uma distância de mil quilômetros não pode custar 50% do valor de um produto. Portanto, se quisermos competir com a região tradicional - como Mato Grosso, que está desenvolvendo a suinocultura - temos que desenvolver um trabalho de grande alcance. Temos grão e ração a preço compatível com os concorrentes, portanto isso é algo em que se pode pensar.

Há alguns pontos em que acho que poderíamos pensar. Uma delas seria o porto seco. Exportamos pelo frigorífico, exportamos via porto do Rio de Janeiro, mas sempre se aventou a possibilidade de um terminal de contêiner. Um terminal de contêiner precisa ter navios. Não adianta ter um terminal de contêiner sem navios. O navio só vai aonde tem transporte. O armador não vai aonde não tiver transporte.

Então, para nós, seria muito interessante embarcar o nosso contêiner e chegar na barra do riacho com o navio. Só exportamos pelo Espírito Santo quando vem navio contratado, senão basicamente por Santos, Rio ou até Paranaguá. Acho que esse é um ponto importante. Temos que nos firmar nessas coisas para as quais temos um potencial.

A luta pela inclusão na Sudene, realmente, é importante, porque estamos vizinhos do problema, e a nossa situação não é muito diferente do norte de Minas e extremo sul da Bahia. Nossa região assemelha-se muito a essa área. Acho que seria uma luta para o Senador abraçar, e que, para nós, seria muito importante.

Existem coisas menores, por exemplo. Colatina sempre quis ter uma ligação melhor com a região serrana: Itaguaçu, Itarana. Isso sempre foi importante, porque Colatina é um centro de vocação comercial, e essa região, praticamente, fica afastada da gente, embora seja tão próxima. É uma região também com o mesmo material humano e que poderia se beneficiar desse programa do Corredor de Exportação.

O restante está aberto a idéias. Penso que cabe aos técnicos identificarem a nossa vocação, e, a nós, analisarmos essa vocação, ou a outros empresários de outras regiões, que serão muito bem-vindos aqui para se somarem e, assim, mudarmos o ângulo daquela curva que está ali.

Era o que gostaria de dizer aos senhores, agradecendo.

O SR. APRESENTADOR - Agradecendo ao empresário e expositor Artur Coutinho, não podemos deixar de, com muita honra, registrar a presença do eminente Deputado Federal Adelson Salvador, já convidado à Mesa, mas resistiu ao convite. Peço que se considere como se estivesse à Mesa.

Para o coroamento desta parte da manhã, passo a palavra ao Professor Marcos Tadeu Rosa, lembrando que estamos terminando nossas exposições. Solicitamos a compreensão para que as eventuais questões relativas ao debate fiquem para a parte da tarde. Convoco todos os presentes para que estejam conosco na parte da tarde. Haverá um intervalo às 13 horas e 30 minutos ou a partir do momento em que o Professor Marcos Tadeu Rosa concluir a sua exposição. E às 14 horas e 30 minutos estaremos aqui decididos a retomar os trabalhos.

Passo a palavra ao professor. Solicito ao Artur Coutinho e aos demais que o precederam, assim como o Professor Marcos Tadeu Rosa já providenciou, os textos ou as matérias expostas sistematizadas, ainda que não seja para agora, porque esse é um projeto que não se esgota neste seminário, para os Anais que registrarão, em Colatina, esta histórica ocorrência.

Muito obrigado.

O SR. MARCOS TADEU ROSA - Boa-tarde, queria agradecer ao Senador José Ignácio pelo convite, e também à Fundação Gildásio Amado por estar representando-a neste momento.

Minha palestra vai tratar basicamente da questão da educação básica, tecnologia e desenvolvimento nessa região. Foi feito um documento, a que os senhores tiveram acesso, e, aproveitando a metodologia deste seminário, vamos nos pautar nos principais pontos da discussão da educação em nível nacional, internacional, trazendo aqui para a região algumas propostas de encaminhamento.

Toda educação é básica. Uma é aquela educação que temos, o aprendizado formal que passa pelos bancos escolares onde recebemos os conhecimentos; e a outra é a educação para o desenvolvimento. Essa educação tem que estar antenada, ligada com o novo modelo internacional, o novo padrão de desenvolvimento e a nova articulação internacional do capital. Nesse sentido, analisamos o desenvolvimento brasileiro em dois períodos: até 1980, e de 1980 para cá.

Até 1980, o modelo de desenvolvimento era pautado em uma mão-de-obra barata, de baixa qualificação, que atendesse basicamente às funções da máquina, ou seja, apertar botão e parafuso. Essa mão-de-obra, naquele momento, representou um crescimento sustentável para o Brasil, com taxas de crescimento em torno de 7% - e até taxas históricas.

A nossa mão-de-obra atendia o velho padrão, o velho contexto de desenvolvimento. As políticas educacionais foram deixadas de lado, porque interessava atrair multinacional. Para isso, era necessário ter uma mão-de-obra desqualificada, barata, como exigia o velho padrão.

Mas o mundo muda, nele, ocorrem transformações fundamentais na condução do desenvolvimento econômico pós 1980. Depois de todo aquele processo de crise por que passou o capitalismo, a economia ficou desestabilizada. Mas chega o novo paradigma, a nova forma de desenvolvimento baseada na microeletrônica, que encontrou um Brasil com uma boa parcela da sua mão-de-obra desqualificada, da sua população longe dos bancos escolares, alienada, à margem do desenvolvimento.

Repito, as mudanças são fundamentais e elas ocorrem. O sistema capitalista precisava se reerguer daquela crise. Os países desenvolvidos, industrializados fizeram um investimento maciço na área educacional. Para nos situarmos dentro desse novo paradigma, era fundamental que, naquele período de desenvolvimento econômico estrondoso, estivéssemos visando um longo prazo, ou seja, naquele período, em que os aumentos de produção e as acumulações de riqueza ocorreram, era crucial visualizarmos um longo prazo.

E o que seria visualizar esse longo prazo? Seria estar "antenado" com as mudanças, estar acompanhando o movimento global, para percebermos qual seria o agente motivador do próximo ciclo de desenvolvimento.

Nas palestras anteriores, ouvimos considerações sobre esse processo de desenvolvimento, sobre a questão da cafeicultura. Na última palestra do Sr. Coutinho, tratou-se da questão do desenvolvimento dessa Região.

Nesse novo estágio de desenvolvimento, nessa nova globalização, nesse novo terremoto mundial, os países estão se articulando em blocos econômicos, em associações de livre comércio, buscando a competitividade. Essa competitividade passa, fundamentalmente, pela questão educacional.

O novo padrão de desenvolvimento requer uma mão-de-obra que saiba pensar, que seja capaz de resolver os problemas daquele momento. Ele não quer mais uma mão-de-obra para apertar parafuso; não quer mais a mão-de-obra que não tenha sequer o 1° grau.

Há situações em que os concursos, uma das possibilidades de acesso ao mercado de trabalho, são pautados por um mínimo de escolaridade possível. Aquela mão-de-obra, aquele país que aprendeu que deve ter uma mão-de-obra barata para atrair o capital internacional. Precisamos de uma mão-de-obra desqualificada, que não saiba pensar, que não saiba agir. Investimos pesado nessa mão-de-obra e não a preparamos para as transformações. Vieram as transformações e não estávamos preparados, nem economicamente, nem em termos das organizações institucionais para esperar esse novo paradigma.

Nesse sentido, a mão-de-obra que está nas fábricas, no velho paradigma, apertando parafusos, tem que aprender a ler um manual, tem que aprender, quiçá, alguns termos técnicos em inglês. Inglês hoje já não é mais diferencial - é uma necessidade. Espanhol, para quem quer entrar no Mercosul, é uma necessidade.

Então, é fundamental a questão educacional. A mão-de-obra despreparada, longe dos bancos escolares, está longe do movimento de desenvolvimento e da globalização e está na lista de preocupações das políticas públicas.

É essencial que as prefeituras dessa região estejam preocupadas com essa questão, porque a regionalização é importante. Vem regionalização de desenvolvimento; agora vem regionalização de problemas, regionalização que ameaça o possível crescimento, no sentido de que a mão-de-obra que não está

preparada vai estar à margem. Vamos precisar de políticas habitacionais, educacionais, de saúde para essa população que vai estar à margem. Aí, entra-se na questão do déficit, da despesa, que está preocupando os prefeitos.

Então, para onde vai o investimento na educação? Se temos uma mão-de-obra com um grau de educação elevado, se ela por acaso perder o posto de trabalho, vai ter condições de ser criativa, de visualizar novos horizontes de trabalho, enquanto que a população limitada na sua educação, no seu conteúdo de aprendizagem, vai saber plantar e colher café, etc. E quando acabar isso? E quando acabar o surto de desenvolvimento? Quando acabar aquele emprego, o que ela vai fazer? Até nesse sentido, as prefeituras que precisam se vêem na necessidade de diminuir o seu quadro de pessoal; essas pessoas têm de estar preparadas para voltar ao mercado de trabalho em outra atividade. São pessoas que ficaram 20, 30 anos na prefeitura e, no velho padrão, não precisavam aprender, porque havia estabilidade, garantia de salário.

Observa-se hoje que não é bem assim. A questão do longo prazo é fundamental. O Brasil, durante muito tempo, ficou preocupado em resolver a questão da estabilização. Até hoje caminhando com o Real, mas tivemos períodos anteriores de grandes problemas, de enormes ameaças à estabilização, e ficava o dilema, a troca, o **trade of**, o "o que eu faço?", preocupados com a política de curto prazo para debelar a inflação, ou preocupados com a visão de longo prazo para resolver o problema da sociedade como um todo.

Que desafio temos para a região? É fundamental a articulação e que prefeituras, faculdades, escolas particulares e de segundo grau, instituições e empresários estejam preocupados com a questão educacional, porque ela é indispensável para que o indivíduo alcance a cidadania e esteja inserido num contexto de desenvolvimento. É fundamental que ela exista no sentido de ajudar, de fornecer informações, subsídios ao cidadão, para que ele possa participar deste mundo globalizado.

Temos colocado o Norte na questão da Sudene. Esse ponto é importante, temos que buscar alternativas, mas devemos refletir: estamos preparados para as indústrias multinacionais que poderão vir; para as novas formas de produção baseadas na informática, no trabalhador criativo, pensativo, resoluto, que saiba dar respostas ao patrão, que saiba produzir, que saiba atuar?

São três Municípios na região noroeste. Que tipo de problemas comuns podem ser resolvidos? Que problemas podem ser discutidos, no sentido de propor alternativas conjuntas, visando, principalmente, reduzir o custo desse gasto? Como podemos atuar para que problemas de educação, saúde, segurança, emprego sejam solucionados? Têm sido demandadas soluções emergenciais dos Municípios. Portanto, não podemos esperar somente pelo Governo Federal para resolver esses problemas. Hoje, o cidadão quer tirar a carteira de motorista em seu Município, quer resolver o seu problema de saúde em seu Município, ele não quer ir a Vitória, enfrentar o trânsito, problemas, não quer ter gastos. Ele quer resolver aqui. Para tanto, os Municípios têm de estar preparados.

Esperar soluções do Governo Federal ou do Governo Estadual para os Municípios é muito pouco. Temos de avançar, temos de ser ousados no sentido de propor aos nossos Municípios políticas de descentralização de tarefas e de atividades em prol do nosso cidadão, porque, ao final, somos nós, os Prefeitos, os questionados por não termos um serviço de qualidade para a população.

Senac, Senai, Senar, Senat, Escola Técnica Federal, faculdades particulares, escolas estaduais e municipais: parece retórica, mas essa articulação é fundamental. Qual é o meu espaço ocioso? Como é essa faculdade? Como essas escolas podem fazer retornar para os bancos escolares trabalhadores que precisam de treinamento? Em conjunto com os empresários, como essas escolas, essas instituições de ensino podem ser articuladas para levar para os bancos um novo treinamento? Detectar nessa região o perfil do trabalhador, o seu grau de escolaridade e de motivação para voltar às aulas. A Volkswagen está retornando aos bancos escolares pessoas que estavam com o seu curso regular atrasado, e isso está motivando o trabalhador à ir ao trabalho e a ser um cidadão do futuro.

Colocamos nesse trabalho uma pesquisa realizada pela Secretaria de Estado de Educação na rede estadual sobre a evasão, a perda, a reprovação e principalmente a matrícula nos Municípios. Observamos, no primeiro gráfico, que, no Espírito Santo, aproximadamente 30% da população escolar perde o ano e o que foi aprendido em determinado período. No ano seguinte, vamos ter 30% de reprovados e de evadidos e mais uma nova população que deseja entrar na escola. Temos, então, que estar preocupados com essas possíveis perdas no sistema educacional, para que se eleve a produtividade e para que tenhamos fora da escola o mínimo zero de pessoas analfabetas. Isso é fundamental, e o principal desafio é zerarmos o analfabetismo, fazermos uma cruzada em prol da educação.

Estando preocupados com isso, estamos preocupados com a vinda, para nossas regiões, das empresas que não virão com torno manual, jamais; elas virão com torno controlado por computador, e a mão-de-obra que não souber operar um computador estará fora do mercado. A inovação tecnológica demite, desemprega, mas se tivermos um trabalhador preparado em nível educacional, ele voltará ao mercado de trabalho com novas oportunidades de emprego. É importante que alternativas sejam dadas.

Finalizando, a questão da educação perpassa todos os projetos de longo prazo do sistema econômico, todos os projetos de desenvolvimento e de políticas públicas para a solução dos problemas. Se falarmos em diversificação, em regionalização, temos que falar em questão educacional, porque ela é um dos cernes do desenvolvimento. Temos que pensar que ela não tem de ser um apêndice no projeto. Vemos muitas vezes os planos econômicos falarem na questão educacional e, no final, apresentam um parágrafo, duas ou três páginas, e acabou-se a educação. A educação tem de estar delineada, tem de estar em todo o contexto dos planejamentos econômico e estratégico.

Era o que tinha a dizer. Agradeço a atenção de todos. (Palmas)

O SR. (Não Identificado) - Agradeço ao Professor Marcos Tadeu Rosa.

Com relação à entrega do certificado de programa, faz-se necessário que os participantes assinem a freqüência ao ingressarem e que, na mesa identificada para inscrição, coloquem seus dados pessoais, uma vez que tão somente com eles poderemos fazer a distribuição dos certificados.

Para a parte da tarde, convocamos ao retorno todos os presentes e os demais que antes aqui estavam. A reunião se iniciará honrando-nos com a palavra o nosso eminente Prefeito Dilo Binda. A nossa programação mantém-se: às quatorze horas e trinta minutos, pretendemos dar início à parte da tarde. Até lá, muito obrigado. Encerro pela coordenação.

O SR. APRESENTADOR - Apesar de já estarmos meio atrasados, pediríamos aos componentes da Mesa que compareçam para que se dê início aos trabalhos. (Pausa)

Convido todos os presentes a tomarem seus lugares para que possamos dar início à segunda parte desse dia de palestras em Colatina. Por favor, todos os que se encontram no cafezinho podem ocupar seus lugares, a fim de que possamos dar início à nossa reunião da tarde.

Convido o Senador José Ignácio para ocupar o seu lugar à Mesa e o Dr. Pergentino de Vasconcelos, Procurador Municipal. Já chegou o nosso Coordenador-Geral, a quem passarei a palavra.

O SR. COORDENADOR-GERAL - Faço seguir, não com a mesma competência, a referência, nesta parte da tarde, à composição da Mesa, à qual já está presente o Senador José Ignácio Ferreira. Trata-se de seqüência da reunião iniciada na parte da manhã. O eminente Prefeito Municipal Sr. Dilo Binda está presente. É ele, inclusive, quem começa a parte da tarde.

Convido - porque fará parte dos debates - cada um dos expositores da parte da manhã, se estiverem presentes - o Dr. Artur Coutinho e o Professor Marcos Tadeu Rosa. O Dr. Pergentino foi convidado e tem o seu lugar à Mesa. Damos seguimento dos trabalhos lembrando que ao eminente Sr. Prefeito não foi demandado fazer uma conferência, mas uma saudação, é está à vontade para se pronunciar. Convido o Professor Arlindo Vilaça, que já está presente, para se sentar à Mesa.

Assim, solicito aos demais presentes que tomem seus lugares, repetindo apenas a orientação feita no final da parte da manhã. Necessário é, para fins de atribuição do certificado que está programado não para hoje, mas para logo a seguir, conforme vamos orientar, que sejam assinadas as inscrições e que sejam conferidos os dados. Não se trata da freqüência, porque já a controlamos na entrada, na parte da manhã; devemos deixar os dados na mesa onde está identificada a parte de inscrição.

Lembramos também que, no final das exposições, abriremos um espaço para os questionamentos ou complementações. São intervenções que podem não ser questionamentos, mas que podem ser complementações àquelas dos expositores.

Concedo a palavra ao Exmº Sr. Prefeito desta cidade que é a minha terra, Colatina, Dr. Dilo Binda.

O SR. DILO BINDA - Quero apenas agradecer em nome de Colatina, o Município sede, e principalmente ao Senador e à sua equipe, por essa nova oportunidade que se iniciou por Colatina e está sendo oferecida aos Prefeitos dos Municípios mais distantes. Quero agradecer às autoridades que aqui estiveram presentes, aos meus colegas Prefeitos, que, de seus Municípios, aqui vieram à população, principalmente ao meu Secretariado que muito ajudou, apesar de todas as dificuldades, para que esse evento pudesse ser realizado em nosso Município, na certeza de um homem de um visão como o

Senador José Ignácio Ferreira, que tem uma visão muito além do ano 2000, do século XXI. Ele está pensando lá na frente.

Os expositores mostraram muito bem mostraram que quem não se modernizar, não acompanhar o desenvolvimento vai ficar fora das metas traçadas.

Os expositores que aqui vieram transmitiram a nós esse conhecimento, mostraram todas as alternativas. Nós só podemos, em nome de Colatina e dos prefeitos dessa região, agradecer e mesmo pedir desculpas, porque a proporção em que as pessoas são simples de coração, recebem com carinho. Talvez falte aquele gesto, aquela nobreza de certas manifestações, mas o nosso sentimento é puro, é honesto e nós recebemos esse evento, Senador José Ignácio Ferreira, que pode marcar sua vida com muito carinho, na certeza de que me sensibilizou bastante, como todos os prefeitos que aqui estiveram presentes.

Passo a palavra ao nosso coordenador para que chame o novo palestrante porque é ele que nós queremos ouvir. (Palmas)

O SR. COORDENADOR-GERAL - A terra continua em frente. Modestamente, temos raízes aqui e passamos a palavra a quem também as tem, o Dr. Arlindo Vilaça, para falar, com toda a sua ligação com Colatina, do seu tema.

Com a palavra o eminente colega da Universidade Federal do Espírito Santo.

O SR. ARLINDO VILAÇA - Boa-tarde a todos!

Senador José Ignácio Ferreira, Prefeito Dilo Binda; Coordenador-Geral Simões; professores, empresários, alunos, Senhoras e Senhores: gostaria de começar a minha fala fazendo um agradecimento pessoal pelo honroso convite que recebi para participar deste seminário, abordando o tema "Desenvolvimento Integrado" que, de alguma forma, faz parte da minha história profissional.

Desenvolvimento integrado fez parte dos sonhos de uma eqüipe coordenada pelo brilhante agrônomo, economista, Lélio Rodrigues, na década de 70. Sobre o impacto dos projetos, tentamos elaborar um programa chamado "Programa de Reaparelhamento Estrutural", que dizia respeito à necessidade de nos preocuparmos com a exagerada concentração, na grande Vitória, dos grandes projetos. Havia a necessidade de interiorização desse desenvolvimento.

Posteriormente, já trabalhando na então Fundação Jônio Santos Neves, montamos um primeiro programa de regionalização no Estado, buscando identificar inclusive uma estrutura urbana hierarquizada, de tal forma que se pudesse de alguma maneira incentivar e incrementar o processo de desenvolvimento integrado.

Finalmente, na minha última passagem na administração pública, quando do Governo do Sr. Eurico Rezende, coordenei uma equipe, com muita honra, no sentido de estabelecer diretrizes para a ação integrada.

Eu debito a esse trabalho o honroso convite que o Senador José Ignácio Ferreira me fez. O Senador, à época, estava voltando de um exílio lamentável. Na qualidade de Presidente da OAB, um dia telefonou-me e disse: Arlindo, será que eu poderia ter acesso a esse trabalho?. Era uma época muito conturbada. Tive a honra muito grande de discutir o trabalho com ele e acho que ali tem alguns dos sonhos.

Então, só posso debitar esse honroso convite à memória do Senador e à passagem por aquele trabalho cor de rosa, que continha alguns sonhos de desenvolvimento integrado.

A minha fala vai se basear em três pontos: antecedentes; mudança de rumos e possibilidade e vontades.

Nos antecedentes, eu gostaria de enfatizar que o desenvolvimento do Espírito Santo, historicamente, sempre foi desintegrado, pelo menos, por dois motivos básicos: primeiro, porque sempre houve uma desintegração física - a forma dos rios faz com que nossas hidrovias corram para o mar; conseqüentemente, correm no sentido oeste para o leste, nós todos sabemos que a profundidade do Estado do Espírito Santo é pequena, então, sempre fomos desintegrados.

Nosso desenvolvimento no passado. ou se deu através da Hidrovia do Ticaré, do São Mateus, um pouco menor do que o Rio Doce, e do Rio Itapemirim. Então, ele sempre foi desintegrado.

Mesmo o mar, que seria um grande corredor, não é bem utilizado. O nosso País não primou pela navegação de cabotagem, razão pela qual, mesmo tendo uma costa bastante longa, nós nos apropriamos pouco das nossas condições portuárias para fazermos a grande integração. Quando examinamos o que se tentou fazer em termos de grande infra-estrutura, percebemos que esta não foi integradora.

As nossas ferrovias - desde o final do século passado até a última que foi construída, a estrada de ferro Vitória/Minas - elas não tinham a intenção de integrar a economia local, pelo contrário, todas estavam voltadas para a exportação.

O outro fator de desintegração da economia capixaba - desintegração no sentido de não-integração -, historicamente, foi o lamentável ciclo que, de certa forma, permitiu a ocupação do solo capixaba: o ciclo mata/café/pasto. Esse também não integrava. Ele ocupou, num determinado momento o sul do Estado, transformou em pasto; depois foi para o norte, ocupou, transformou em pasto. Isso não criou nenhum processo de integração da economia. Mesmo o principal vetor de dinamismo da economia capixaba nos últimos 50 anos, a estrada de ferro Vitória/Minas também não era integradora.

Tanto é que existia uma velha expressão do ex-Governador Cristiano Dias Lopes, segundo a qual a Companhia Vale do Rio Doce deixa aqui o apito do trem e o prefeito estava reclamando que faz um pouco de poeira também.

Então, historicamente, a nossa economia não foi integrada. O nosso Estado não é aquele cujas condições, fossem elas geográficas, físicas ou econômicas, permitissem uma integração da economia.

Ocorreram algumas mudanças, eu gostaria de enfatizar apenas duas, tendo em vista a premência do tempo. A primeira eu a classifico como substancial: foi o rodoviarismo que busca a integração da economia capixaba, o espaço econômico capixaba, ainda que retardatário, porque não começou no Espírito Santo antes da década de 60.

O rodoviarismo, num primeiro momento, representado pela construção das BRs, começou a integrar o Espírito Santo a economia do Sudeste, via BR-101 Sul, depois ao Nordeste via BR-101 Norte e, também, a BR-262 e a 259 em termos de integração com Minas Gerais.

Um segundo programa que me parece importante - e está voltado para esse processo da integração da economia capixaba - foi o programa rodoviário "Espinha de Peixe", que corresponde a uma série de ligações de rodovias estaduais feitas entre os municípios e as BRs.

Mais recentemente, a partir da década de 80, surgiram rodovias estaduais que articulam municípios, ou seja, que não integram simplesmente a sede do município a uma BR, mas começam a fazer a interligação entre municípios.

Um segundo vetor de mudança de rumo acontecido num passado recente, isso é da década de 70 para cá, sem dúvida alguma, foi a industrialização deliberada. Refiro-me a toda uma série de programas governamentais, inclusive com incentivos fiscais, que começaram a ser formulados com a grande crise do café, na década de 60, foram implementadas a partir da criação, então CODES, depois transformadas em BANDES, inclusive com incentivos fiscais.

Há três segmentos que vale a pena enfatizar aqui nesse processo de industrialização deliberada. Eles me parecem importantes, porque são vistos por nós economistas como tradicionais, mas que no Espírito Santo, são fundamentais e podem alavancar, num futuro breve, coisas muito dinâmicas para a própria economia. Refiro-me aos segmentos de vestuário, mobiliário e ao alimentar.

Falo nesses três segmentos de uma forma muito apropriada, em Colatina, porque aqui temos exemplos altamente representativos da nova dinâmica que se instala numa região quando existe o incentivo, o apoio, a mentalidade empresarial adequada para se constituir um pólo de desenvolvimento.

No caso de vestuário, mais recentemente tenho trabalhado em um estudo através da Federação das Indústrias e do Sebrae, do Ides e do Banco de Desenvolvimento. É extraordinariamente significativo o fato de que a indústria de vestuário no Espírito Santo tenha um faturamento equivalente ao que fatura a Companhia Siderúrgica de Tubarão.

Mas do ponto de vista econômico, social e político, o que é importante é que esse segmento está espalhado em um número razoável de Municípios do Estado. Não está simplesmente concentrado na divisa entre Vitória e Serra. Em segundo lugar, esse segmento gera quatro vezes mais empregos do que a CST, por razões óbvias. A CST é muito mais intensiva em capital do que são essas indústrias.

Mas não se pode mais ver esse segmento industrial do Espírito Santo como algo marginal. Pelo contrário, oitenta por cento do que é produzido em termos de vestuário no Espírito Santo é exportado. E esse número seria maior ainda se não computássemos o Município de Vila Velha, já que lá também há um pólo de venda.

Um segundo segmento industrial que me parece importante enfatizar é o moveleiro, que em um determinado momento foi basicamente de serraria, mas que se foi dinamizando. Hoje temos três grandes pólos produtores de móveis: dois com característica específica de ser basicamente produtor de móvel sob encomenda - um centrado em Colatina; outro na Grande Vitória - e um pólo localizado em Linhares, basicamente voltado para produção de móveis em série. Esse é altamente competitivo. Vou tentar abordar mais à frente um pouco mais detalhadamente esse pólo, mas fica aqui o registro.

O terceiro segmento é o segmento alimentar. É importante destacar que esse não é mais o segmento da indústria alimentar da cozinha. Estamos falando do segmento que tem a dinâmica não da industrialização induzida, porque é anterior a Chocolates Garoto, mas da dinâmica de uma indústria como o Frigorífico Freezer. Fico muito honrado com a presença do Artur, e acho que temos de nos orgulhar do fato de que indústrias como o Freezer, como Real Café surgem a partir da ação deliberada, da vontade política deliberada, da construção de projetos, de incentivos fiscais e, acima de tudo, do apoio e da valorização de uma classe empresarial que até então estava dirigida a outras atividades bem menos dinâmicas. E nesse sentido o Estado do Espírito Santo é muito privilegiado.

Nos termos em que o grande economista Joseph Peter formulou, temos um contingente de empresários, de empreendedores que são fundamentais nessa dinâmica. Esse é um outro setor em que estamos começando a trabalhar a partir da semana que vem. Teremos indicativos mais precisos. Esses são, portanto, os segmentos da maior importância.

- - Até agora, há um pouco de passado, há um pouco de presente. Acho que a gente pode e deve sonhar um pouco sobre possibilidades e vontades do futuro. Acho que o Espírito Santo tem algumas possibilidades razoavelmente claras. Uma, do ponto de vista da dinâmica do futuro, é a integração do Estado não mais necessariamente em relação a rodovias, hidrovias, ferrovias, mas, acima de tudo, ao grande capital social que foi construído nesse Estado em termos de telecomunicações.

Lembro-me de que eu estava fazendo o meu trabalho de campo em 1990, quando nos encontramos, o Senador e eu, nesses aeroportos da vida. Eu falava: "Senador, olha, a coisa do futuro está muito aí na sua área, que são as telecomunicações". Ele falou: "Vamos fazer grandes investimentos". Acho que essa é uma infra-estrutura de que o Estado não pode abrir mão. Uma outra possibilidade importante é a da integração econômica a partir tanto dos grandes projetos - refiro-me à CST, à Vale do Rio Doce, à Aracruz - no sentido de buscar suas externalidades positivas. Uma dessas possibilidades foi identificada recentemente pelo pessoal do Sindicato da Indústria Metal Mecânica, com o Bandes, com a Federação das Indústrias, que conseguiu trazer para o Espírito Santo cerca de dez por cento das encomendas que a Samarco, Vale, Aracruz e a CST estarão fazendo em função dos seus planos de expansão. Precisamos explorar melhor essas condições. Precisamos trabalhar mais essas possibilidades que as grandes empresas trazem para o Espírito Santo que podem resultar num desdobramento maior, mais intenso e muitas vezes, sem ter que utilizar, necessariamente, muito recurso público. Aliás, não adianta nem querer usar recurso público, porque ele não existe.

O segundo, creio que está no aprofundamento das cadeias tradicionais, exatamente essas três cadeias as quais me referi; no caso específico do mobiliário, o Espírito Santo precisa se dar conta de que, ao lado da constituição dessa indústria moveleira, ele saiu muito à frente em termos de reflorestamento, em termos de atividade produtora de espécies não nativas. Nesse sentido, a contribuição de reflorestadoras para a Aracruz é fundamental, porque agora não precisamos mais olhar o eucalipto simplesmente para utilização em celulose, mas podemos enobrecê-lo, utilizando-o na produção de móveis.

Ainda que o Estado tenha perdido, do ponto de vista da localização física, nos nossos limites geográficos, a serraria da Aracruz, a competitividade, o poder de competição da indústria moveleira do Espírito Santo vai mudar profundamente a partir da instalação da serraria, porque, hoje, a nossa indústria é competitiva, tendo que trazer madeira do Paraná ou madeira nativa do Norte, e se consegue vender móveis prontos e acabados no Sul do País. Então, este Estado já demonstrou competência para isso.

- - Por outro lado, o chamado segmento de móveis por encomenda é muito forte em Colatina, dentre outras localidades. Agora, é preciso que comecemos também a agregar valor, pois temos uma competência muito grande na área de desenho de móveis. As lojas decoradoras que existem nesse Estado são altamente competentes, tendo condições de entrar num mercado mais sofisticado como no Rio de Janeiro e em São Paulo.

Por outro lado, quando falamos em móveis, não estamos nos referindo especificamente a móveis de madeira; existe toda uma complementação para a qual o Espírito Santo, por obra e graça da criatividade de tantos quanto moram aqui, desenvolveu grandes capacidades na área de serralheria, na área de marmoraria e na área de vidraçaria.

No ano passado, quando da realização da primeira Casa Cor, no Espírito Santo, ficou comprovado que especialistas, estilistas e pessoas do restante do País, visitando a Casa Cor, deram atestado da qualidade do nosso produto. Estamos muito próximos do Rio e São Paulo e podemos e devemos explorar cada vez mais isso.

No campo da indústria alimentar, é preciso que se aproveite, agora mais do que nunca, a capacidade de industrialização que o Estado tem para voltarmos um pouquinho mais atrás e incentivarmos uma série de outras culturas que podem se complementar ao café, que podem se complementar ao cacau, que podem se complementar à avicultura e que podem ser complementadas à pecuária de um modo geral. Então, há que se buscar o que chamo de aprofundamento das cadeias produtivas, de tal forma que possamos nos beneficiar dessa possibilidade.

Já que temos essas possibilidades, e esses já não são mais sonhos....

O SR. (Não Identificado) - (Inaudível. Fora do microfone.)

O SR. ARLINDO VILAÇA - ...não dá para competir, por causa do retalho. O Presidente está dando 35% de desconto. Já que temos essas possibilidades que não são mais sonhos ou devaneios de um passado, entre 1967 e 1968, quando se falava em industrialização, todo mundo dizia:" Ah! Pára com isso, isso não existe"...

Quando de uma primeira missão de 10 pessoas que o então ator Carlos Guerrat dos Santos fez ao exterior, foi preciso levar três diretores da Fricasa, 3 diretores da Usina Paineiras; Ricardo teve que ir representar o BANDES para se constituir uma comissão de dez. Então, isso já não é mais sonho; já é uma realidade. A industrialização está aí.

Agora, temos que começar a construir algumas vontades para o futuro. Lamentavelmente, não pude estar presente quando da fala do colega Marcos Tadeu hoje pela manhã, mas tenho a certeza de que ele abordou com muita propriedade a questão da educação. Eu gostaria de externar... **(falha na gravação)** ...que deve que ser uma vontade coletiva - há que haver determinação para construí-la - para sermos um pouco mais específicos em termos de Colatina e dessa região do Estado e para pensarmos na possibilidade de diversificarmos o nosso parque universitário agora muito mais voltado para as engenharias e para a tecnologia. E quando estou me referindo a isso, não estou fazendo qualquer sonho - que é absolutamente cabível, mas estou ficando velho para sonhar desse jeito - no sentido da construção de um grande **campus**, com grandes escolas, com grandes coisas. Não, estou pensando, aí sim, em uma ação integrada das diversas instituições, que hoje já existem aqui. Permitir-me-ia elencar a Escola Técnica Federal, o Senai, o Senac; está vindo para cá um Sesc/Senat, na área de transportes. Então, é possível integrar esses diversos laboratórios, essas diversas oficinas. E fazemos uma formação de nível superior em engenharia, em tecnologia. E naquilo que não for possível se instalar, em termos de laboratório, aqui, podemos complementar com viagens de ônibus no final de semana e utilizar melhor as instalações ociosas da Universidade Federal do Espírito Santo nos sábados e nos domingos, ou seja, este País não pode desperdiçar recursos, temos de utilizá-los melhor.

As engenharias e a tecnologia são fundamentais, não só para Colatina, mas para o resto do mundo. O mundo todo está antenado nisso. Alguns chamam a atenção para o processo de desenvolvimento muito acelerado que tiveram o Japão, a Alemanha, a Coréia comparado com o desenvolvimento inglês, com o desenvolvimento americano e com o desenvolvimento brasileiro; do pós-guerra para cá, identificam muito a forma como educamos a nossa elite universitária.

Somos majoritariamente ciências sociais, majoritariamente bacharéis, enquanto que alemães, japoneses e coreanos são majoritariamente ciências exatas, são majoritariamente engenharias.

E a concentração de atividades empresariais nessa região hoje mais do que viabiliza, do ponto de vista de necessidade, a possibilidade concreta de integrarmos esses laboratórios, essas salas de aula, esses equipamentos que aí estão no sentido de termos pelo menos um curso na área das engenharias ou da tecnologia.

O Sr. Geraldo Simões já começa a consultar o relógio. Encerro aqui. Não sei se haverá uma parte de perguntas e respostas, mas, em havendo, coloco-me à disposição.

De qualquer forma, gostaria de reiterar os meus agradecimentos pessoais pelo honroso convite de participar desse trabalho e de, principalmente, poder estar mais uma vez em Colatina, que seria meu local de nascimento; mas

como nasci em São Gabriel da Palha, sou cidadão gabrielense, não posso dizer que sou cidadão colatinense.

Boa-tarde a todos.

O SR. COORDENADOR GERAL - Passamos a palavra, a seguir, ao Professor Amintas Loureiro Júnior, uma vez que, ao que me parece, ainda não está presente o Almir Bressan. A seguir, teremos o prazer de ter o Pedro Burnier, que já está presente, da mesma maneira que está presente Sandra Maria Starling, cujas presença culminam com ouro, com certeza, a nossa programação.

Ia cometendo injustiça: está presente entre nós o Professor Arlindo Vilaça, professor e colega da Universidade Federal, professor do curso de pós-graduação da Engenharia para o Corredor Centro-Leste de Exportação. E há um grupo de alunos e pós-graduandos, que estão a demonstrar a eficiência do professor e o encanto do tema. Também devo registrar que há alunos de Linhares aqui presentes.

Os participantes da Fundação Gildásio Amado pediram que não tivéssemos uma visão pouco esclarecida para a significância do evento. A presença deles é muito importante, a presença deles e dos demais segmentos escolares de nível superior, secundário e mesmo de nível fundamental.

O SR. AMINTAS LOUREIRO JÚNIOR - Quero agradecer o convite de vir até aqui e dizer que me sinto muito honrado. Não nasci em Colatina, mas adotei Colatina e creio que também fui adotado. Há seis anos leciono aqui e o faço com muito prazer. Compartilho um pouco dessa culpa com este senhor que está à minha direita. Não sei se o senhor se lembra, mas em uma determinada época conversávamos sobre a necessidade de, ao invés de trazermos as pessoas em busca de um conhecimento que pretensamente teríamos. Então, esse senhor foi um dos maiores incentivadores, inclusive permitindo que eu fosse convidado; mais uma vez, agradeço esse convite.

O tema que me coube expor, dentro desses 30 minutos, foi a diversificação econômica e a exportação do desenvolvimento estadual.

Temos uma noção de que a diversificação consiste apenas na composição de novas indústrias e na composição de uma pauta de exportações diferentes. Por isso, concentrarei minha exposição no que é e como está formada a pauta de exportações do Espírito Santo, até porque, assim como o Espírito Santo reproduz um pouco a pauta de exportações no Brasil, Colatina reproduz, e muito, a pauta de exportações do Espírito Santo.

O Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo separou as exportações brasileiras em 14 complexos econômicos. Dentre esses 14, no Espírito Santo, os três primeiros complexos se constituem de minério de ferro, exportação de **pellets**, produtos siderúrgicos: placas, perfis, barras, excetuando o ferro-gusa, e celuloses que, somados, chegam a 77.88%. Isso em apenas três atividades, e todas elas girando no entorno da região da Grande Vitória. Desses 14 complexos econômicos, embora eu tenha passado um dado que possa parecer desanimador, não é tanto. Dos 14 complexos, a região noroeste pode ser considerada produtora de oito deles. Aí tem um detalhe: a produção para exportação desse total, dos oito, dos quais a região noroeste participa, chega a 17.8%. Então, é uma participação extremamente incipiente que temos na pauta de exportações do Espírito Santo. Isso é um dado relevante.

Um outro dado relevante é a composição desses complexos. Permita-me ler rapidamente os produtos que compõem, predominantemente, a lista dos exportados pela região noroeste: café, madeira e seus manufaturados, granito e mármore, tecidos e confecções, carne e derivados, frutas, especiarias e cerâmicas. Há outras listas que devem englobar uma série de outros produtos, mas que são insignificantes. Então, qual é a caracteristica desses produtos que predominantemente são exportados pela região noroeste? São **commoditties**. Ou seja, tem seu preço quase que totalmente determinado pelas oscilações de mercado. E o que é pior, são **commoditties** exportados praticamente sem nenhum beneficiamento.

Conversava ontem à noite com um produtor, que exporta e também abastece o mercado interno de granito - aliás, sua empresa está dentro da área de abrangência de Colatina, enquanto cidade regional, que vai de Tarana até São Gabriel da Palha - e ele me falou que exporta o mármore na forma de pedra bruta. Cada pedra bruta, se for granito verde, vale cerca de US$2.5 mil. Agora, se se serrar, ela dobra de preço. Perguntei-lhe, então, por que ele não a serrava. E ele me respondeu que a máquina custa de US$70 a US$100 mil dólares e que o financiamento além de ruim não é acessível; vou congelar esse dado.

Então, quero dizer que o conceito de diversificação não é somente a inclusão de novas indústrias, de novas atividades e de novos produtos. O conceito de diversificação, para mim, está bem claro: é produzir bem o seu produto. Parto da premissa de que, a partir do momento que conseguirmos beneficiar agregando valor àqueles **commoditties**, teremos uma pauta de exportações bem mais rica e, conseqüentemente, maior capacidade de gerar divisas.

Isso é possível? Qual é o cenário?

Tenho conversado com várias pessoas sobre o assunto. E quero agregar a isso a presença do Corredor Centro-Leste nessa região. Qual o cenário atual? Qual o cenário em que estamos vivendo? Estamos vivendo num cenário de extrema competitividade no qual ou a gente é competitiva ou, desculpem a palavra, morre; quer dizer, está fora do mercado.

Ouvimos a palestra do Dr. Paulo Fraga, que deixou bem claro que até em **commodities** estamos meio ultrapassados, na medida em que a nossa média de produção está em 8 sacas de café e a média do Espírito Santo está abaixo disso. Não estamos conseguindo sequer compor um cenário competitivo em termos de Brasil. E estamos no cenário da globalização, que já não é aquele cenário tímido quando tínhamos uma cesta de meia dúzia de produtos e nos sentíamos satisfeitos **ad infinitum** com eles. Estamos - repito - numa época de globalização, de acumulação flexível, e não podemos continuar com nossa timidez habitual. Eu comentava com o Dr. Pergentino a respeito da grandeza daqui e da falta de agressividade. Temos gente muito empreendedora, mas nos falta agressividade. Esse cenário exige agressividade, exige competitividade, exige concorrência.

E quais são as condições das nossas empresas? Será que elas estão aptas a participar desse quadro? Será que há um grau ainda muito grande de dependência do setor público? Será que nossas empresas são competitivas? De que elas precisam para ser competitivas?

Proponho essas reflexões.

Listei quatro pontos. O primeiro é a educação; educação formal e aquela educação, como disse o Professor Tadeu, voltada para o desenvolvimento.

Há que se fazer uma diferenciação, até teórica, entre crescimento e desenvolvimento. Desejamos para a região noroeste e para o Espírito Santo, e temos condição de atingir, não o mero crescimento, mas sim o desenvolvimento, aquele que é irreversível, que vem e fica. É difícil...

Há dois exemplos que não conheço. Um deles é o de uma economia que tenha deixado de ser desenvolvida; conheço economias que crescem e depois decrescem, mas economia que se desenvolveu e deixou de ser desenvolvida não. O outro é o de uma economia que se desenvolveu sem ter por base a educação. Se algum dos presentes conhece alguma economia que conseguiu se desenvolver, não é crescer, sem ter por base a educação, que me apresente o exemplo, porque não conheço. Não quero ater-me aos Tigres Asiáticos ou a essas novas economias emergentes. Em qualquer economia é fundamental a educação formal e - repito - a educação que o Professor Tadeu denominou educação para o desenvolvimento. Precisamos, então, ter essa competência para educar formalmente nossos alunos e para capacitá-los para treinamento.

A mesma pessoa com quem conversei sobre mármore e granito me disse que há uma máquina que corta os blocos e dá-lhes polimento e para isso basta apertar dois botões. E indagava: será que o funcionário não saberia apertar esses botões? Lembrei-lhe, então, que esses dois botões estão denominados em inglês. É justamente este o problema: a educação é a base de todo e qualquer crescimento que consideramos desejável.

O segundo ponto é a tecnologia, que obviamente é derivada da educação. Quando falo em educação, não me refiro somente à educação básica, mas também à educação de pesquisa, à educação geradora de tecnologia. A tecnologia é cara e é um componente vital da competitividade das nossas empresas. Não dá para competir, perdoem-me os que discordam, com uma mão-de-obra mal qualificada; o capital ficará pulando de um lado para outro e não se fixará, ou seja, a região não se desenvolverá.

Temos, então, educação, tecnologia e eu colocaria logística, e nisso somos privilegiados. Em questão de logística tanto a nossa malha viária quanto a nossa localização geográfica nos beneficiam. E temos toda competência para desenvolver também essa questão de logística.

Por fim, o principal tempero dessa moqueca é a ação empreendedora à qual o Professor Arlindo já se referiu, em uma alusão a Schumpeter. É preciso ter essa vontade de empreender, é preciso ter a capacidade de fazer empreendimentos.

Na região noroeste do Estado - e repito que estou considerando como região noroeste a faixa compreendida entre Itarana e São Gabriel, em um cone que se abre para oeste e tem como origem a cidade de Colatina -, há essa ação empreendedora. Ao ter contato cada vez maior com os empresários de Colatina, fiquei espantada ao ver como era empreendedor. Estava conversando

com esse senhor que trabalha com mármore, e ele me disse que, às vezes, falta-lhe coragem. Por que coragem? A coragem é uma característica do capitalismo. Você tem que se arriscar.

Nesse cenário, há quatro componentes: educação, tecnologia, logística e ação empreendedora. Há, ainda, outro componente, que é a presença do Corredor Centro-Leste, que torna essa região extremamente suscetível a atividades exportadoras, não no sentido de se montar uma fabriqueta ao longo do corredor e tentar jogar produtos - a expressão é essa - no mercado externo. Precisamos de uma atividade polarizadora, ou seja, uma atividade que, pelo efeito de irradiação, consiga transformar aquela região em uma região que tenha certa autonomia - não independência - na geração de riqueza, mediante as compras dessa empresa, mediante a complementaridade da produção dessas empresas, mediante os salários que essa empresa paga. Precisamos nos lembrar sempre da importância da presença do Corredor Centro-Leste na região noroeste. Chego a dizer que não dá para pensar no futuro do Espírito Santo, e cada vez me convenço mais disso, sem colocá-lo como um Estado exportador. As estatísticas já dizem isso. A nossa presença no volume de exportações nacional é extremamente significativa. Há aqui um corredor de exportação, que é único, e também o maior complexo portuário da América Latina, e não podemos deixar que isso passe.

- - Estava conversando, dividindo a opinião com um Prefeito, observando que esse tipo de modificação não se faz de um dia para outro. Ele já está no segundo mandato e desde o primeiro que tenta, segundo depoimentos, segundo as obras que mencionou aqui, justamente trazer essa polarização. E Colatina tem todos os pré-requisitos para essa polarização, até porque nessa composição de **commodities** que são exportados, que passam por aqui, há uma série de produtos que são passíveis de beneficiamento e, conseqüentemente, podem trazer um valor agregado maior. Temos café, granito, confecções, pimenta-do-reino, gado leiteiro e de corte, banana... enfim, temos muitos produtos que, embora haja também **commodities**, como disse, são passíveis de beneficiamento.

O que precisamos? Precisamos - quando digo isso não quero ficar só no campo do que temos e do que fazemos de errado - introduzir técnicas melhores para o cultivo e manejo do café. Um amigo que voltou recentemente dos Estados Unidos afirmou algo que já foi dito aqui pelo Paulo Fraga. Ele disse que lá o nosso café não tem aceitação tão grande quanto nos parece. Os americanos - isso ainda não é generalizado, mas já acontece - estão comprando aquelas maquinetas de torrefação familiar e adquirindo o café em grão. Por que isso? Porque não tem confiança no café que já vai moído e torrado. Também ontem essa mesma pessoa disse que há países que preferem importar a pedra de mármore. Perguntei: por que há países que preferem isso? Ele respondeu-me que é porque lá eles cortam nas medidas específicas e fazem o polimento que querem. Sabe por que não nos compram o mármore beneficiado? Porque não confiam em nossa capacidade para fazer isso dessa forma. Precisamos nos firmar nesse sentido; precisamos não só da imagem de competência, mas da competência fabril, tecnológica, gerencial, de comercialização e de **marketing**. Somos extremamente tímidos.

Conversei, há alguns meses, com um dos diretores da Bolsa de Valores do Rio que me disse - fiquei surpresa, e toda surpresa revela um pouco de ignorância, não é? -, ao saber que só duas companhias brasileiras negociam suas ações na Bolsa de Valores de Nova York: a Telebrás e a Aracruz Celulose. Isso é uma grande timidez. Não é possível que um país, com as nossas dimensões econômicas, só consiga negociar ações de duas empresas. Só posso creditar isso à timidez.

Então, necessitamos desse **marketing**, precisamos criar uma competência e fazer um **marketing** dessa competência; quer dizer, temos de melhorar tecnicamente a agricultura do café; precisamos melhorar a qualidade das frutas, com técnicas de conservação e de embalagem etc.

Vi um filme educativo, outro dia, o qual mostrava que a banana embalada para exportação recebia um tratamento totalmente diferente da que era embalada para ser consumida no Brasil. Qual o resultado disso? A banana que era embalada para exportação durava o dobro de dias da banana que era consumida no mercado interno. Detalhe? Não. É perda de mercado.

Precisamos fazer um melhoramento genético do nosso rebanho. A nossa produção, tanto para corte, quanto para leite, melhorou muito, mas ainda perdemos para vizinhos do Mercosul. Não é uma questão de nacionalismo, de ufanismo; é uma questão de mercado.

Estava conversando com o ex-Prefeito Motta, que falava justamente dessa determinação por parte do mercado. É uma questão de mercado; não é uma questão de ufanismo não no sentido de sermos melhores do que a Argentina, Paraguai ou Uruguai. Isso é uma questão de mercado, porque, do contrário, não conseguiremos mercado. Temos de modernizar o nosso parque leiteiro, temos de apostar na piscicultura. Temos um dos melhores climas do Brasil para a piscicultura e para a carcinicultura - criação de camarão, em especial o camarão da Malásia. Somos extremamente tímidos. Por que não podemos fazer isso, beneficiar e exportar?

Por fim, a própria cultura de palmáceas, o palmito pupunha, que pode ser exportado com grande grau de beneficiamento. Afinal de contas, estamos na Região Sudeste. Acredito - sou um eterno otimista - que a navegação de cabotagem possa dar-nos um grande espaço para as exportações internas e até dar-nos maior acesso ao Mercosul. Temos uma estrutura física extremamente satisfatória com relação à questão de energia, terrenos, telecomunicações. Somos um Estado extremamente beneficiado nessa área. Cito o exemplo de Vitória, que é a terceira cidade do País em densidade de telefones celulares e a quarta em densidade de telefonia fixa. Temos um volume de cobertura de fibra ótica extremamente elevado, o que nos dá uma infra-estrutura muito boa para que tenhamos competitividade. Se quero trabalhar com exportação, acabou essa coisa de sábado e domingo, de dia e noite. Enquanto estamos dormindo aqui, estão sendo fechados grandes negócios no Japão. Então, precisamos de comunicações ágeis, por exemplo. Como já disse, temos um complexo portuário, que é o mais completo e eficiente da América Latina, temos um sistema de incentivos fiscais e um apoio adicional do Estado extremamente permeável a novas iniciativas, tanto de dimensões menores quanto grandes iniciativas.

Chamo a atenção para a seguinte questão: nada disso vai acontecer se tivermos de um lado o Estado, o setor público, e de outro o setor privado isoladamente, como conversávamos. Não vai acontecer, precisamos de um casamento, um casamento indissolúvel sem relações extraconjugais - isso é importante - e que dure até que a morte os separe. É indispensável e vital.

Comentávamos aqui a questão da concentração, na região metropolitana da Grande Vitória, dos investimentos. Não tenham a ilusão de que o Espírito Santo vá se descentralizar sem a intervenção do Estado, não vai. A tendência à polarização, principalmente no Espírito Santo, é inexorável. É mais ou menos como aquele ditado que diz que dinheiro chama mais dinheiro. Polarização chama mais polarização, até porque os atores políticos e privados que estão no entorno da região polarizada se fortalecem. O que precisamos aqui é de um casamento dessa região que envolve todos esses Municípios, esse cone que tem como ponto de partida Colatina que, como já disse, vai de Itarana até São Gabriel. Precisamos de um casamento entre os atores públicos e os atores privados, para quê? Para polarizar aqui nessa região um certo grau de desenvolvimento. Mas não dá para fazer isso colocando uma industriazinha ou outra; não dá para colocar enclaves e dizer que isso é um pólo econômico; não dá para fazer como aquele Prefeito de uma cidade litorânea que queria fazer um distrito industrial. Ele fez um distrito industrial, não explorou o turismo, que pode também ser explorado naquela região - e temos áreas belíssimas na região Pancas, do Rio Novo, Mantenópolis -; um turismo de aventura, que está crescendo; o **tracking**, que podemos explorar também, não está fora de contexto. Não dá para colocarmos enclaves, indústrias que não tenham capacidade de polarização e dizer que a coisa não deu certo. Precisamos ter bem claro o papel do ator público, o papel do ator privado, cada um fazendo sua parte nesse casamento - repito - sem adultério, sem relações extraconjugais, por quê? Porque senão dificilmente sairemos do estágio onde estamos para um cenário desejável para onde queremos ir.

Colatina - e falo aqui sem nenhum favor, para mim, no meu julgamento -, juntamente com mais três cidades regionais: Linhares, São Mateus e Cachoeiro de Itapemirim, mas é Colatina a cidade regional que reúne mais pré-condições para ter essa segunda polarização do Estado. Mas, como estava conversando com o Prefeito, não é fácil.

Há uma década participei de uma equipe de trabalho que propôs uma política industrial, com o intuito de descentralizar este Estado. Tem-se tentado isso há muito tempo, não só no Brasil, como no mundo inteiro. Não é fácil. É preciso que haja esse casamento entre o ator público e o ator privado e, principalmente, que os atores públicos, que devem ser os catalisadores desse processo, reunam... **(falha na gravação)** ...competição canibalística que há, levando ao extremo a questão de subsídios de incentivos fiscais, levando ao extremo de um financiamento direto por parte do Estado. Existem Estados que estão dando 300 milhões para instalar uma montadora de automóveis. De onde se vai tirar esse dinheiro? Baseado num projeto de uma montadora que dizia que iria gerar 200 mil empregos diretos e indiretos, a montadora que estiver necessitando desse número de empregos ou vai produzir um milhão de carros por mês ou não tem competitividade.

Temos que estar atentos para isso, devemos evitar esse conflito, essa disputa por novas iniciativas. Precisamos buscar essa parceria, que é a palavra de ordem.

Não tive a intenção de colocar um número de dados muito significativo. Quero muito mais trazer algumas reflexões minhas, provocar outras e fazer algumas considerações. Lembro uma frase, que não é de minha autoria, que diz o seguinte: "Existem três momentos para a mudança: o primeiro, é o da prosperidade; o segundo, o do medo; o terceiro, o da dor."

Resta ao nosso Estado, em especial à região noroeste, escolher em qual desses momentos optará pela mudança.

Obrigado.

O SR. APRESENTADOR - Devo pontuar com destaque a presença do Dr. José Antonio Serafim, Presidente do Clube dos Lojistas de Colatina; dos Secretários Municipais da Indústria e do Comércio, José Giacomin; Ailton Cheroto, da Saúde; Argemiro Balaringui, ex-Prefeito local e empresário.

Prossigo, passando a palavra, agora na ordem, ao expositor Dr. Almir Bressan, que discorrerá sobre o Plano de Ações contra as Secas e Recuperação do Ecossistema na Região Noroeste.

O SR. ALMIR BRESSAN - Boa tarde a todos. Cumprimento a Mesa, na presença do Exmº Prefeito, Exmº Senador da República, José Ignácio Ferreira, demais representantes da Mesa, autoridades presentes, Prefeitos, Vereadores, Líderes de Comunidades, Secretários Municipais.

Este tema que me foi dado - Plano de Ações contra as Secas - é bastante interessante. Entendemos que seca no Brasil, principalmente em regiões de precipitação de mais de mil milímetros anuais de água de chuva, é falta de planejamento. Seca é falta de políticas públicas adequadas ao ambiente, ou seja, à nossa região agrícola.

Quem como eu trabalha com a área de meio ambiente há mais de 20 anos costuma dizer que não existe nem seca nem enchente. O meio ambiente tem situações anormais de regularidade de chuva, o que deve ser previsto em qualquer planejamento agrícola ou urbano. É uma pena que as pessoas, às vezes, aparecem com fome imobiliária nas áreas urbanas, o que faz com que se perca a noção de quais as nossas vocações para determinadas ações.

Eu queria dizer, de forma bem concreta, que cerca de 50% do território do Estado do Espírito Santo é ocupado por pastagens de pecuária extensiva, segundo os últimos dados do IBGE. Na região noroeste, o domínio é do café e da pastagem. Existem 14% de cafezais no Estado do Espírito Santo. Nessa região, o percentual de pastagens é maior, o restante são outras culturas que já começam a dominar, sejam florestas produtivas, de produção de madeira, sejam outras culturas como a pimenta-do-reino e o mamão, que começam a ganhar espaço. Existem outras ainda que poderiam ser citadas, como o macadame. Esses começam a ganhar um novo espaço na cultura da agricultura espírito-santense.

Existe um polígono próximo ao Baixo Guandu, no médio e baixo rio Doce, em que os índices de precipitação são de 900 a 1.000 milímetros/ano. Comparados esses índices com determinados países, que hoje têm uma produção agrícola muito grande, temos água em abundância. Se compararmos o Brasil com Israel ou muitas regiões americanas, como a própria Califórnia, que é uma grande produtora de laranja, nos Estados Unidos, veremos que temos uma vantagem muito grande. Precisamos escolher melhor nossas vocações. Temos vocações importantes para a agricultura.

No que se refere à pecuária, recentemente fizemos um levantamento, patrocinado pelo Senador José Ignácio Ferreira, sobre o programa "Novas fronteiras do cooperativismo", do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Fizemos o levantamento da pecuária leiteira em todo o Estado do Espírito Santo. Ficou muito claro que a maioria das propriedades tem a pecuária de forma extensiva e poderia melhorar muito seu desempenho ambiental e econômico. Essas coisas estão intimamente ligadas. Se não houver um bom desempenho econômico, é muito difícil ter cuidado e zelo com a parte ambiental. Se não houver zelo com a parte ambiental, teremos problemas, que percebemos ao longo de toda a estrada: erosão, perda de solo, desvalorização das propriedades e baixíssima produtividade. Pastagens de morro, pastagens com superpastoreio, pastagens extensivas, isso não existe. Há hoje mais espaço para qualquer tipo de negócio, e isso vale muito bem para agricultura que não seja produtiva e que tenha uma produtividade a baixo custo.

Nesse levantamento, ficou claro também que quem não conseguir produzir leite abaixo de 25 centavos está fora do mercado. Não adianta insistir. Quem não conseguir produzir leite, fazendo um bom manejo da sua pastagem e da cobertura do seu rebanho, bem como um melhoramento genético, isso tudo tem que ser conciliado com a capacidade de produção de alimentos da sua propriedade, que está intimamente relacionada à pastagem.

Quando ocorrem os períodos de estiagem, em que o pasto fica marrom - e está começando o processo -, as pessoas reclamam disso como se fosse uma fatalidade inevitável. Não existe mais espaço para esse tipo de negócio. O processo de globalização atinge todos e também a pecuária.

Hoje temos o leite Tetraplac, leite Longa Vida, que chegam aqui de qualquer lugar do mundo, seja dos países nórdicos, do Mercosul, pelo mesmo preço com o custo mais baixo do que o nosso. Antigamente não. Se não vendêssemos o leite no dia seguinte, apodrecia; não se conseguia ter leite de fora competindo com o nosso leite. Então, isso é inexorável, é inevitável. Dizer que não estamos num processo de globalização, é só fazer uma análise do alho de Santa Maria de Jetibá. Quem ia dizer que o alho de Santa Maria de Jetibá tinha alguma coisa a ver com a China. Mas quando a China colocou o alho no mercado a baixo custo, quebrou todos os produtores de alho de Santa Maria de Jetibá. E isso acontece em todas as áreas, tem acontecido e vai acontecer ainda na questão da pecuária, nossa grande participação na nossa maior cultura dessa região, e é uma das grandes responsáveis pela seca, a pecuária extensiva da forma como é feita. Não é mais possível ficarmos de braços cruzados esperando que Deus dê bom tempo. Deus ajuda, mas temos que fazer a nossa parte. É preciso investir na produção de capineiras, de alimentação farta para o gado, de manejo de pastagem, de utilização adequada da propriedade. Não é possível que uma área de atividade muito grande seja utilizada para pasto da forma como vem sendo utilizada.

Então, o ciclo da água é simples, mas parece que as pessoas desaprendem muita coisa. Quando se visita algumas regiões de cultura milenar, como eu estive na região de Machu Pichu, no Peru, e outras áreas, cultivadas pelos Maias, pelos Incas, vê-se que, desde aquela época, se fazia agricultura em terraças; a curva de nível era uma orientação básica, mas parece que tudo isso se desaprende, e cansamos de ver, no meio da estrada, aração morro abaixo. Parece uma coisa muito simples, mas as pessoas parecem não entender: a cultura vai-e-vem.

E a questão ambiental não é nova, é muito antiga. Desde a época de Platão já se preocupava com as planícies de Ática. Essa coisa é muito cíclica. A adubação verde volta, agora, como uma revolução, mas isso já era conhecido pelos nossos avós. Parecia que a adubação química e os agrotóxicos iriam revolucionar a agricultura, de forma que não precisaríamos mais pensar no equilíbrio ambiental. Mas é impossível correr para a frente, desenvolver-se, se não houver preocupações com alguns cuidados. Não há mais espaço para a política de terra arrasada, ou seja, um país onde tínhamos uma imensidade de terra, que era usada de forma nômade. Vamos começar a cultivar uma determinada área, desmata-se a floresta com solo totalmente estruturado, fofo, na linguagem popular, com matéria orgânica, com todos aqueles microorganismos necessários para a fertilidade do solo, ali se cultivava, tocava fogo, a cinza que é o nutriente, que é a base do adubo químico até, também os nutrientes, também tem nitrogênio, fósforo, potássio e carbono, é o básico da fotossíntese. Depois de um tempo em que, nas primeiras chuvas, já se levava a parte das cinzas e, depois, com a forma pouco voltada para a preservação do solo, perdendo-se, compactando-se, e as ravinas, as erosões, as voçorocas, porque vamos perdendo tudo o que temos, tivemos uma grande parte de floresta. Então, o combate às secas é um conjunto de ações. Primeiro, porque as secas sempre existiram, desde que tínhamos todo o nosso Estado coberto de floresta, só que os ventos tinham mais anteparo, o solo era recoberto de vegetação e a evácuo-transpiração era menor, e a penetração da água no solo era muito maior devido a ação das raízes. E, num plano este, devemos começar escolhendo as opções da nossa agricultura. Mas não temos outras opções tão boas como já se conhece; é necessário se estudar melhor, e é preciso que o Poder Público junto com a iniciativa privada, os organismos públicos possam encontrar e fomentar algumas opções agrícolas que temos.

Temos visto sucesso em várias áreas; o mamão papaya, por exemplo, a macadame, eu soube que tem um bom rendimento nesse tipo de cultura. A própria floresta plantada de produção que, de acordo com as expectativas futuras de demanda de madeira vão ter valorização muito grande.

Temos que trabalhar na melhoria da nossa pecuária. Alguns já estão melhorando pela própria competitividade; são os grandes produtores, mas é preciso fazer esse trabalho com as pequenas propriedades. O plantio de florestas nativas e de produção, o controle das bacias hidrográficas. Temos já, no Brasil, aprovada em 1997, a Lei dos Recursos Hídricos que fala no gerenciamento das bacias hidrográficas. Colatina já esteve envolvida há muito tempo. Várias vezes, tivemos aqui na gestão do Dr. Dew, já há muito tempo.

quando foram lançadas propostas para a formação do consórcio do rio Doce, mas é preciso que se persiga realmente esse objetivo.

O rio Doce é uma bacia muito grande, muito extensa; é duas vezes o Estado do Espírito Santo, tem mais de 190 municípios, e temos uma superfície de 84 mil quilômetros quadrados, quase duas vezes o Espírito Santo, que tem 45 mil. E nós, no meu entender, temos que começar a trabalhar com as bacias menores, e temos aqui alguns exemplos: Santa Joana, rio Santa Maria, o rio do Peixe, algumas organizações não governamentais acodem aqui, já começaram a fazer trabalhos nesse sentido. É preciso que seja feito um trabalho que se possa investir num processo de educação e ações demonstrativas do Poder Público e das Organizações Não-governamentais, que trabalhem em parceria com o Poder Público, e que possam realmente demonstrar na prática a efetividade de ações de controle ambiental. Para isso, tem que ser feito em área de menor tamanho, prioritariamente.

Então, novamente, participo de um debate em Colatina, com muito prazer, incitando, mais uma vez, a comunidade que, a cada dia que passa, se conscientiza mais nesse sentido em fazer ações coletivas de controle ambiental, e o gerenciamento por bacias hidrográficas é a melhor forma que percebo de ações coletivas. É um sistema de gestão condominial, funciona como um condomínio em que todos pagam a sua parcela pelo bem comum, que é a água, e que está a cada dia mais escassa e que é a base de todo processo de desenvolvimento econômico.

Então, nessa oportunidade, eu gostaria de deixar estas três mensagens: a primeira é que seca é falta de planejamento e organização. Em segundo lugar, é preciso que se diga que devemos pensar na forma que estamos utilizando o nosso solo, para melhorar o desempenho ambiental e econômico das atividades que dominam a agricultura. Em terceiro lugar, quero informar que existe uma forma muito interessante de gestão coletiva, que é a gestão francesa, que pode ser muito bem adaptada para nós. A propósito, ela já virou lei, a Lei de Recursos Hídricos, em que se instala o princípio poluidor pagador, ou seja, quem usa a água paga, pela sua manutenção, proporcionalmente ao uso: quem polui paga, paga por aquele efluente já tratado.

Eram essas as três mensagens que eu queria deixar. Muito obrigado.

Agora pretendo participar dos debates.

Quero justificar meu atraso, dizendo que vim de Cachoeiro de Itapemirim e não consegui chegar no horário marcado.

O SR. APRESENTADOR - O fato de o nosso ex-secretário do Meio Ambiente Almir Bressan não ter chegado a tempo ensejou a que a seguir estejamos começando a palestra do Pedro Burnier, precisamente dentro do programado.

Sendo a palestra do Sr. Pedro a penúltima manifestação, posso prever que, a seguir este ritmo, terminaremos no horário combinado.

Quero informar que os professores Ricardo Santos e Marcos Tadeu, que fizeram suas exposições pela manhã, estão aqui. Quem for fazer intervenções ou indagações disporá de até 2 minutos.

Diversamente do que eu disse na parte da manhã - quando me equivoquei - , por parte do auditório, as intervenções poderão ser feitas por escrito tão-somente. O professor Luiz Otávio Rodrigues Coelho, o nosso colega assessor do Senado Federal, Marcos Parente, e o Lésio Satler estarão com Ademir Correia recolhendo as intervenções feitas pelo presentes.

Com a palavra o Sr. Pedro Burnier.

O SR. PEDRO BURNIER - Senador José Ignácio, Sr. Prefeito, meus amigos, componentes da Mesa, gostaria de ser bastante sintético e vou usar o quadro de exposições.

Quero dar uma noção da importância da região Noroeste para o nosso Estado. V. S's podem ver que os municípios da região Noroeste são responsáveis por quase 1/4 da área do Estado. Se dividirmos o Espírito Santo em quatro partes, a região Noroeste sozinha ocupará 1/4 dessa área.

A região Noroeste se caracteriza por ser a mais seca do Estado. A sua distribuição de chuva é a pior do Estado. Lá as secas mais prolongadas, sobretudo em razão da presença de serras. Há uma serra no limite com o Estado da Bahia, e uma outra na divisa com a região litorânea - a região de alto Patrão-Mor, que vai até Nova Venécia. O problema de distribuição das chuvas nessa região é crítico. Por outro lado, é uma região de solos bastante férteis comparada com outras regiões do Estado. E é uma região bastante montanhosa na divisa com Minas. Aqueles chapadões planos mecanizáveis, encontrados em São Mateus, Linhares, na faixa litorânea, existem aqui principalmente nos municípios de Boa Esperança e Nova Venécia. O restante dos municípios são de difícil mecanização e de topografia muito mais inclinada.

Isso explicaria a predominância da pecuária. É uma região do mata/café/pasto muito rápido. Quando comecei a minha vida profissional, em Colatina, em 1959/60, ainda se tirava muita madeira do Norte. Em 1960 ainda estávamos no ciclo madeireiro, principalmente nos municípios mais ao Norte. O café teve uma passagem, na grande maioria dos municípios, bastante rápida. O conelon veio na segunda fase da cafeicultura. A primeira fase, a fase arábica passou muito rapidamente nessa região e nos deixou como herança terras cansadas, degradadas, sobretudo na região mais montanhosa. Havia problema de erosão; a cafeicultura era conduzida em terreno virgem e foi aos poucos sendo lavada pelas chuvas. Como o relevo é difícil, quando acabou o ciclo do café, ficou-nos a herança de terrenos muito empobrecidos que suportam pastagens de qualidade que deixam muito a desejar.

Esse seria o panorama agrícola dessas regiões. Os senhores me perguntariam: o que isso rebate no tema, ou seja, tecnologia, armazenamento e escoamento da produção, que é o objetivo da minha palestra?

Esses três fatores - tecnologia, armazenagem e escoamento da produção - se pudéssemos compará-los, nos dias de hoje, sem medo de errar eu diria que o mais importante, o mais crítico para o desenvolvimento da região é exatamente a tecnologia. Em 1959/60, talvez o fator mais crítico fosse o transporte. Naquela época levávamos cinco horas de Vitória a Colatina e várias horas para sair de Colatina e chegar a Nova Venécia e a Icoporanga.

Quando vim para cá, em 1960, transporte e comunicação rodoviária era realmente um fator crítico, que, graças a Deus, já avançou. Hoje, em duas horas chegamos a Vitória e Colatina, e com mais duas horas se chega quase a Icoporanga.

Avançamos muito em transporte e armazenagem. Entre os fatores críticos, toda atenção deveria ser dedicada à tecnologia.

Quanto à tecnologia, colocamos quatro itens para reflexão inicial: tecnologia em agricultura, tecnologia no ramo industrial, tecnologia no comércio e na área de serviços e ensino técnico ministrado pelas escolas agrotécnicas de Itapina e de Colatina. Por ser a nossa, uma das regiões que mais sofrem com a seca, toda tecnologia que pudermos desenvolver para suportar o problema irrigação seria muito bem-vinda. Se há uma região que precisa de tecnologia em irrigação, de pesquisa em irrigação e de emprego da irrigação é, sem dúvida nenhuma, a região Noroeste. Na linha de tecnologia na pecuária, o estudo de pastagens - qualidade de pastagem, introdução de leguminosas nas pastagens, trato diferente de pastagem - tentando dar uma capacidade maior às nossas pastagens seria um ramo muito importante, porque grande parte das nossas terras nessa região suporta pastagens muito deficitárias.

A inseminação artificial seria um outro avanço muito grande que poderíamos trazer à nossa pecuária.

Neste painel tratamos de fruticultura tropical e florestal, sobretudo porque são atividades que estamos começando a explorar na região e que precisariam de contar com o suporte da tecnologia.

Na região noroeste, Sr. Prefeito, as soluções teriam, na minha maneira de ver, de vir da agricultura da região e não da criação de pólos industriais vindos de outras regiões - um sonho que acalentamos já há algum tempo. Esta é uma opinião pessoal que eu gostaria de discutir com os senhores: o pólo de Vitória, o pólo de Barra do Riacho são muito atrativos para qualquer pessoa que venha trazer indústria para o Estado. Colatina é muito perto de Barra do Riacho e é muito perto de Vitória. Como Colatina vai brigar, por exemplo, com **Jeans**, um pólo industrial em Barra do Riacho? É difícil haver atração de indústrias para a nossa região.

Creio que a nossa região deve ter a sua base de desenvolvimento na agropecuária e em uma indústria que aproveite essa competência na área de confecções, granito, movelaria e serraria. A indústria de movelaria e serraria tem um grande futuro na região, porque a região se presta a um forte desenvolvimento florestal. Enquanto houver madeira na região e enquanto a indústria de movelaria ali se desenvolver, estará otimizado o produto madeira, ganhando em qualidade e em aproveitamento, pelo fato de a indústria estar praticamente ao lado.

Evidentemente, o setor de laticínios e de carne também teria que ser olhado com muito carinho, dada a vocação para a pecuária existente na região.

Comércio e serviços teriam que desenvolver - e estão desenvolvendo - dentro da melhor e mais moderna tecnologia.

Queria dar ênfase especial ao ensino técnico. A Escola Agrícola de Itapina e a Escola Agrícola de Barracão, perto de Colatina, foram, sob o aspecto de aplicação de recursos federais na agricultura do Espírito Santo, empreendimentos onde o Governo Federal gastou dinheiro com o melhor retorno para o Estado. Se os senhores analisarem a geração de técnicos agrícolas, de agrônomos e veterinários que foram formados no banco dessas

escolas, sem dúvida nenhuma, vão verificar que o Estado deve muitíssimo a essas duas escolas. Enquanto a região e as comunidades puderem apoiar as escolas técnicas, tenho certeza de que o item tecnologia será extremamente reforçado e ganhará muito em desenvolvimento.

Para dar o potencial de uma mudança em tecnologia, queria dizer aos senhores que, no caso do café Conelon, introduzido recentemente na região e que hoje é uma riqueza, a tecnologia de clonagem, de irrigação, de poda e de envergamento estão colocando o nosso Conelon na ponta. A tecnologia foi desenvolvida para uma estação experimental de Marilândia, teve uma aplicação e está em uso hoje. O que foi feito no café Conelon deveríamos repetir na linha de pastagem, na linha de irrigação para outras culturas, enfim em todas aquelas linhas apontadas dentro do setor de tecnologia.

Com relação à armazenagem, se analisarmos a rede oficial de armazéns, verificaremos o peso desse item para a região. No caso do Espírito Santo, podemos notar que 95 mil toneladas é o que abriga o armazém do Noroeste. Em Colatina, os dois armazéns oficiais possuem 87.700 toneladas. Só o silo do Porto de Tubarão apresenta 300 mil toneladas de capacidade estática. Então, os senhores notam que, realmente, o problema de armazenagem, cada vez mais, caminha para a grande vitória, e a falta de armazéns não está limitando de forma alguma o desenvolvimento de nossa região.

A título de comparação, na área portuária, temos os Portos de Tubarão com 300 mil toneladas, Catuaba com 128 mil toneladas e os armazéns de Vitória com 12.200 toneladas. Isso para comparar com as 90 mil toneladas que teríamos em toda a região Noroeste. Realmente, é uma capacidade muito grande que foi desenvolvida, vamos dizer assim, para suportar a exportação do cerrado, a exportação do corredor, que está bastante próximo, também, da região e pode, com facilidade, ser acessado também pela região.

Quero aqui destacar a importância para mim do setor de tecnologia quando comparado aos outros três aspectos e do futuro que poderia ter nessa região, dada a topografia difícil que apresenta, em grande maioria de sua área, no aspecto florestal.

Para encerrar a minha exposição, trago alguns números do trabalho de fomento florestal que a Aracruz fez na região Noroeste onde, a partir deste ano, essa área começa a ser cortada. Os senhores notam que tem 4.200 hectares de áreas contratadas por meio de 504 operações. Portanto, foram feitos, nesses quatro anos, de 1990 para cá, 500 contratos e 4.200 hectares reflorestados nessa região, que, a partir deste ano, começam a ser cortados.

Os primeiros contratos cortados em Aracruz estão dando um rendimento líquido, por hectare, ao produtor, em torno de R$250,00 a R$300,00 ao ano, ou seja, no final de seis anos, praticamente, o produtor ganha o valor da terra. Diria que isso é um resultado baixo, porque estamos utilizando essa madeira para celulose. Se pudéssemos utilizar a madeira para movelaria e serraria, os resultados que o produtor poderia auferir com essa exploração seriam realmente muito mais vantajosos e muito melhor compensados.

Portanto, imagino que, se pudéssemos aumentar a indústria moveleira na região, ela hoje teria um grande problema, que é a falta e a distância da madeira. Temos hoje que criar oportunidades para aumentar o plantio de florestas na região, seja ela de pinus, seja ela de eucalipto, seja de espécie nobre, para suportar o pólo moveleiro que estamos implantando agora. A razão fundamental que levou a Aracruz a fazer a serraria em Poço da Mata é que lá se encontrava a madeira necessária para desenvolver a serraria; e, no caso do eucalipto, o corte da árvore e a secagem do produto, a desdobragem, a serragem da árvore tem que ser feita, no máximo, em cinco dias, quer dizer, não pode ter um prazo maior entre o corte, a serragem e o início da secagem acima de cinco dias.

Há uma necessidade muito grande de que a serraria seja colocada na proximidade da floresta. É muito importante que a região veja no setor florestal uma perspectiva interessante para os próximos anos, aliado também ao aspecto de fruticultura tropical.

Muito obrigado.

(Palmas.)

O SR. APRESENTADOR - Agradecemos a participação sucinta e extremamente consistente do Pedro, que fez apropriação às questões regionais, embora, neste momento, da parte da tarde, o Seminário esteja discorrendo sobre temas de enfoque geral apropriáveis às regionalidades.

Passo de imediato a palavra a Sandra Maria Ferraz Starling, que nos dá um ensejo de justificar uma ausência lamentável, a do Dr. Paulo Augusto Vivácqua, de quem a Professora Sandra Maria vai melhor dar conta.

A SRª SANDRA MARIA FERRAZ STARLING - Em primeiro lugar, é uma honra estar aqui em Colatina com todos vocês. Gostaria de cumprimentar a Mesa nas pessoas do Prefeito, Dr. Dilo Binda, Senador José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão Especial do Senado Federal, que tem apoiado muito todas as ações do Corredor Centro-Leste, os demais colegas debatedores e palestrantes da Mesa, Senhoras e Senhores, gostaria de, primeiramente, justificar a ausência do Dr. Paulo Augusto Vivácqua, que teve um problema pessoal. Chegamos ontem de Buenos Aires e ele vinha comigo direto para Vitória, mas se deu com o atropelamento de sua sogra, que está hospitalizada e seria operada hoje da bacia e, por isso, que ele não se encontra presente. Vou procurar, em minha abordagem, cobrir tanto a palestra, o tema que me coube, tanto o que seria do Dr. Paulo Vivácqua.

Vou fazer uso de algumas transparências. (Pausa.)

Em primeiro lugar, gostaríamos de conceituar o Corredor Centro-Leste como vem sendo trabalhado desde 1991, e não como um corredor de exportação entre Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo - Corredor do Cerrado, como sempre se colocou.

Desde o início, tivemos uma preocupação muito grande que o corredor que, inclusive, na ocasião em que o batizamos como Corredor Centro-Leste, fosse um projeto de desenvolvimento regional onde o vetor transporte seria apenas para alavancar todo o desenvolvimento da região para que, na realidade, pudéssemos integrar todo o nosso complexo portuário, toda a condição de estado central do País como exportador e também importador e, em função de esse complexo portuário de também abastecer nossos mercados internos e termos condição de fazer essa integração toda até o centro do País.

Quando iniciamos o projeto houve uma preocupação muito grande para que ele não fosse um projeto prioritário apenas para o Estado do Espírito Santo. Era importante que fosse prioritário para toda a hinterlândia do País, para os Estados que compunham toda a região de influência do corredor como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Goiás, Tocantins até a Bahia, para que pudéssemos, em parceria, desenvolver e fazer o que tanto se fala: a logística do escoamento da produção porque ela não seria possível se não houvesse a integração dos diversos operadores da região, do transporte de rodovias, do transporte ferroviário, dos operadores de terminais, de armazenagem, enfim, toda uma parceria regional.

Para que isso acontecesse, para que, na realidade, os Governos e esses Estados todos se mobilizassem e se interessassem por esse eixo de desenvolvimento, fizemos em 1991, uma primeira grande reunião em Minas Gerais onde apresentamos o projeto como sendo o de desenvolvimento de uma ilha continental, em função de toda a região de todo o cerrado brasileiro estar ilhada realmente de seus mercados internos e externos por barreiras de fretes que realmente não induziam a um incremento dessa produção e principalmente não atendiam à produção já existente.

Quando foi colocada essa questão, a nossa primeira meta era alcançar o cerrado brasileiro porque, na ocasião, a exportação pelo Estado do Espírito Santo não passava - nunca chegou - a 300 mil toneladas/ano. Era em torno de 250 e, quando atingimos um valor maior, chegamos a algo em torno de 275 mil toneladas de exportação de farelo de soja e grãos.

A primeira meta era atingir essa ilha, esse cerrado rico com condições de produção mineral, agrícola, com condição de duas safras e meia por ano e que, na realidade, estavam pagando pelo escoamento de uma tonelada de soja dessa região, seja para Paranaguá, seja para Santos e até aqui para o Espírito Santo em torno de US$80 ou US$90 por tonelada.

Mostramos naquela região aos Governadores a distorção em função de toda essa produção que está se escoando praticamente por rodovias, em caminhões. Estávamos pagando em torno de duas vezes em média ao Canadá, Rússia, China e Estados Unidos para escoar a produção e mesmo que, em comparação, nossa produção fosse muito mais barata aqui - a soja era produzida com custo muito menor que o dos Estados Unidos da América - não conseguimos competir em função do escoamento da produção e de acrescentar ao custo um valor substancial de frete.

O caminhão é importantíssimo para tirar toda a produção da sua área, da origem, e colocar seja em hidrovias, seja em um terminal ferroviário, mas, para distâncias de 500 ou 600 quilômetros, e não para distâncias continentais, como acontece em nosso País.

Qual era a condição do Corredor Centro-Leste? Era uma interligação entre todo o nosso sistema portuário, 1.860 quilômetros de ferrovias, sendo 660 quilômetros de primeira classe, comparados entre as melhores ferrovias do mundo, que é a Vitória-Minas Gerais, ligando Vitória a Capitão Eduardo, na Grande Belo Horizonte, e, depois, mais 1.200 quilômetros de ferrovia da Rede Ferroviária Federal, que, na época, estava em estado precário em alguns pontos, mas que era possível e havia condição, folga de escoamento desde que se fizesse um gerenciamento integrado da malha.

Na ocasião, vimos, lemos todos os estudos que haviam sido feitos, o MDMG, o Bandes, com as Secretarias de Planejamento dos Estados envolvidos, a própria Vale e a própria Rede, todos os estudos acabavam apontando em dois gargalos operacionais e colocando que eram impeditivos para que o corredor pudesse funcionar a curto e médio prazos se não houvesse grandes investimentos.

Esses gargalos eram no Triângulo Mineiro, na Serra do Tigre, que tem mais ou menos 70 quilômetros de serra, e na região da travessia de Belo Horizonte, onde havia uma interferência do transporte de carga com o transporte urbano. Para que determinássemos a forma de trabalho desse corredor e pudéssemos estar fazendo um gerenciamento da logística de transporte, fizemos uma viagem de Anápolis até Vitória em auto de linha, sendo acompanhados de engenheiros da área comercial e operacional da Vale, da Rede e da Companhia Docas do Espírito Santo para que pudéssemos fazer in loco uma análise do que se estava passando em termos de estrutura física desse corredor.

Isso foi muito importante para que determinássemos esse gerenciamento porque, na realidade, gargalos havia, mas não eram impeditivos. A Serra do Tigre tem até 4% de rampa, que é um valor absurdo para ferrovia, mas interferiam muito mais no custo porque nesse trecho chegava-se a ter cinco locomotivas tracionando vinte e oito vagões, enquanto, no trecho da Companhia Vale do Rio Doce, tínhamos duas locomotivas tracionando duzentos vagões. Mas esses não eram os fatores impeditivos. Os fatores impeditivos vimos dentro do auto de linha. Era a falta de integração entre a Companhia Vale do Rio Doce e a Rede Ferroviária Federal e a própria Companhia Docas do Espírito Santo.

Quando se falava numa integração as companhias, a Companhia Vale do Rio Doce como uma grande empresa que estava no mercado internacional, achava que não precisava fazer uma aliança, uma parceria com a Rede Ferroviária Federal porque, se ela quisesse, buscaria a carga no cerrado, já que a Rede era deficitária, não tinha o mesmo nível da Vale do Rio Doce; mas não buscava a carga no cerrado, porque a Vale não chegava a ter o conhecimento da carga que perdíamos na origem. Quando o usuário procurava a Rede, e ela dizia que não tinha condição de transportar ou estabelecia um custo muito alto, a carga saía no caminhão. Da mesma forma, a Rede se assustava quando se falava numa parceria entre Vale e Rede. A própria Rede ficava preocupada e olhava para a Vale como uma companhia imperialista que queria simplesmente um pedaço da sua ferrovia e também não queria parceria. A Companhia Docas do Espírito Santo também dizia: "Meu serviço é a carga que chega e a carga que sai do Porto. Não tenho nada a ver com a Interlândia".

Não tínhamos um corredor, não tínhamos um sistema; tínhamos partes segmentadas do sistema. A primeira preocupação era trabalhar o sistema Corredor, o sistema transporte, o sistema de desenvolvimento da Região. O quadro, em 1991, era esse.

Quando se procurava a Rede para conhecer a oferta de transporte de grãos, ela dizia que eram 100 mil toneladas/mês, e não chegava a fazer 90 toneladas/mês, como acontecia em época de safra. A nossa preocupação era que houvesse essa parceria e o interesse desses governos em priorizar o projeto, para que pudéssemos, com o interesse regional, com os governadores e empresários da Região, interferir, de alguma forma, na Vale do Rio Doce, na Rede, na Companhia Docas do Espírito Santo, para que se trabalhasse a logística do Corredor como um sistema integrado.

Desde o início, na estrutura do Corredor, o consórcio foi o órgão executivo das ações do Corredor. Mas tivemos um conselho de governadores, um conselho interestadual de desenvolvimento da região, que se iniciou com seis governadores - hoje são nove, ali já constam dez, porque Rondônia está entrando no Corredor. Esses governadores designaram secretários que formaram um comitê técnico-operacional, onde, mensalmente e, quando se tem necessidade, até num período menor, discutimos o interesse regional, o interesse de cada Estado no eixo de desenvolvimento.

Também houve um apoio muito grande de todas as federações de indústria, de agricultura, de comércio da Região. Depois de detectarmos que tínhamos um eixo que podia funcionar, procuramos todas as federações de indústria, de agricultura, para fazer palestras e mostrar o que era possível fazer. Procuramos os grandes usuários do Corredor, fomos à Ceval, à Glendford, à Rich e trouxemos aqui para discutir essas questões. Foi quando saíram os primeiros protocolos ainda no âmbito do Governo, Governo-Rich, Governo-Ceval, que depois se transformaram em contratos operacionais diretos com a Companhia Vale do Rio Doce e se desdobraram naqueles investimentos da armazenagem que foi colocado. Aliás, foi um item bem abordado pelo Dr. Pedro Burnier, quando citou a questão da armazenagem.

No início de 1991, tínhamos zero de armazenagem em Tubarão e tínhamos no porto de Vitória um silo de 30 mil toneladas vertical e um de 40 mil toneladas horizontal. Hoje, temos 128 mil toneladas na Codesa, em Capuaba, e temos em torno de 300 mil toneladas em Tubarão. A questão da associação, da parceria, foi fundamental.

Também foi fundamental uma frente parlamentar do Corredor Centro-Leste, criada com todas as bancadas da Região. Tivemos um apoio muito grande - na época, estava em processo a regulamentação da área portuária para que pudéssemos discutir todas as ações que dependiam de tramitação na esfera federal -, de toda a Bancada federal dos Estados. O apoio do Senado também foi muito grande e hoje esta Comissão Especial do Senado do Corredor Centro-Leste é um fórum importantíssimo, onde temos discutido, não só no Espírito Santo, mas em toda a Região do Corredor Centro-Leste, as ações do Corredor e as necessidades que o Corredor necessita tratar em diversos fóruns.

Os resultados do Corredor paralelamente a essa ação, à criação do Conselho, o Conselho foi criado para dar suporte para que pudéssemos trabalhar. Constituímos, depois, o Conselho, o escritório operacional do Corredor, com participantes da Rede, da Vale e da Codesa dentro do mesmo escritório e começamos a formular o sistema Corredor.

A primeira ação foi um contrato operacional entre a Vale e a Rede, contrato esse que se desdobrou em três convênios. Um convênio de operações, em que se estabeleceu um tráfego mútuo no Corredor. Antes, as locomotivas da Vale tinham de parar em Capitão Eduardo, trocar a locomotiva, equipagem, para que a Rede pudesse assumir a operação até o cerrado. Isso dificultava muito a rotação do ciclo, o tempo de rotação dessa carga toda que fluía no Corredor.

A partir desse acordo, firmado em julho em 1992, a Vale e a Rede passaram a ter condições de estabelecer esse tráfego mútuo, de operar terminais em conjunto. E esses contratos operacionais, conta a conta, em conjunto, Vale e Rede e, muitas vezes, Vale, Rede e Codesa, facilitaram muito. Sem grandes investimentos no início, a oferta mensal da Rede, de um ano para outro, passou de 100 mil para 193.500, e chegamos a fazer na safra de 94, 204 mil toneladas no mês. A exportação subiu de 275 mil toneladas para um milhão e meio de toneladas, e não aumentamos a exportação de farelo de soja e grãos porque tivemos limitação; coincidentemente, houve um incremento muito grande na exportação de minério de ferro e, como a exportação de farelo e grãos utilizava o mesmo píer, tivemos limitação para exportação do minério. Mas poderíamos estar exportando pelo Estado do Espírito Santo em torno de 3 milhões de toneladas, se existissem esses píeres que estão em construção em Tubarão.

Paralelamente a essas ações, começamos a trabalhar com os Sebraes de toda a Região, para que as pequenas e micro empresas pudessem ter acesso. Na questão dos grãos, em Tubarão, a Vale do Rio Doce só considerava que poderiam ter armazenagem empresas que movimentassem 300 mil toneladas/ano de grãos ou 500 mil toneladas/ano de farelo de soja, para que fosse feito esse contrato operacional por dez anos.

Desde o início, tínhamos uma preocupação muito grande, porque poucas empresas no Brasil teriam capacidade para esse nível de movimentação. Queríamos que o resto da armazenagem fosse para o operador do armazém, o prestador de serviço, se pudesse trazer, o produtor, as cooperativas e tudo mais. Mas não conseguimos, na ocasião, avançar nessa discussão com a Vale do Rio Doce. Conseguimos, com um apoio muito grande do Estado de Goiás, que se formasse um consórcio, o consórcio Sebragel, que investiu em armazenagem lá com empresas que tinham movimentação menor, como a Granol, a Conte Brasil, a Caramuru; enfim, são nove empresas na área de farelo de soja e grãos que se consorciaram e estão exportando por aqui.

A idéia é consolidar cargas, consolidar empresas por produto, para que também tivessem acesso - o Corredor sempre foi uma preocupação muito grande - e trabalhar esses mercados. Fizemos uma série de acordos internacionais, inicialmente com portos, depois com representantes de mercados externos. Esses acordos visavam, primeiro, mostrar a infra-estrutura do Corredor e as possibilidades que tínhamos de escoamento da produção, tanto no sentido exportação, quanto no sentido importação. Através desses acordos, algumas cargas, inclusive cargas pequenas, cargas que não são de grande volume, como farelo de soja, grãos e as cargas industriais... Houve um interesse muito grande em produtos como... através do acordo de Trieste, na época houve uma solicitação, e não tínhamos no Espírito Santo e levamos para Minas, de 100 mil caixas de 18 quilos de banana nanicão. Não tínhamos essa produção aqui. Isso gerou um projeto, gerou interesse. Hoje há uma empresa em Belo Horizonte, a Nova Empresarial Agrícola, que está investindo num projeto, na

região do rio São Francisco, para exportar, pelo Espírito Santo, 26 mil toneladas de banana em pasta e in natura.

Também houve um interesse muito grande na época pelo pão de queijo de Minas - hoje já no Mercosul e no mercado internacional -, que levamos por intermédio do Sebrae. Barcelona manifestou interesse em um milhão de pães de queijo/ano, o pão de queijo pronto, frigorificado para exportação. Hoje já está indo para os Estados Unidos e também para o Mercosul.

Quando começamos a ter resultados, a ter a parceria com a iniciativa privada, houve investimentos da ordem de U$$400 milhões em toda a região de 1992 para cá. E hoje, a Marco (?) está com investimentos, com projeto em novo berço, investimentos de toda ordem em armazenagem, em área portuária, com muito resultado.

Desde o início, tínhamos uma preocupação muito grande de trabalhar a questão da cabotagem. No início, o enfoque principal foi consolidar a nossa malha interna, para, depois de consolidada, discutirmos a questão da cabotagem, incluindo o Espírito Santo em toda a rota de cabotagem desta costa brasileira, a fim de que pudéssemos também abastecer mercados internos. A intenção não era essa, por esse motivo coloquei, mas era um corredor de importação, exportação e alimentação de mercados. ...o território brasileiro, de uma forma geral, o papel que temos no mundo inteiro, principalmente nessa área de alimentação: A China, que na última década era a maior produtora e não importava, hoje já é a segunda maior importadora de alimentos do mundo.

Portanto, toda a ótica que está por trás do Corredor Centro-Leste, como um projeto de desenvolvimento regional, é principalmente a questão da integração da nossa base humana, da população que temos aqui, que hoje é dissociada da nossa base física, a base dos recursos naturais, a base do nosso território, dos investimentos e dos mercados. Quer dizer, o desenvolvimento foi um fator preponderante do Corredor Centro-Leste desde o início, ou seja, a promoção desse desenvolvimento e a inclusão de toda essa região em mercados internos e externos.

No final do ano passado, já tínhamos consolidado o Corredor, que hoje é uma realidade. O Complexo Portuário do Espírito Santo é conhecido não só em todo o Brasil, mas em toda a América do Sul e também fora. O porto de Tubarão, que era conhecido só pela exportação de minério de ferro, tem, hoje, prêmios na bolsa de **commodities** quando a soja sai pelo Espírito Santo, pela confiabilidade do sistema, pela condição do porto; hoje, além de ser conhecido como porto de exportação de minério de ferro, é também conhecido como porto de exportação de grãos, muito importante no cenário mundial.

No final do ano passado, fizemos uma proposta de desenvolver um corredor marítimo, que chamamos de Corredor Atlântico do Mercosul. A intenção desse corredor marítimo era termos vários corredores centro-leste no Brasil inteiro, onde essas regiões pudessem se alimentar entre si, ficando também inseridas no Mercosul.

O Mercosul e a globalização, como aqui foi colocado, é uma realidade. Em pouquíssimo tempo saímos da ordem de US$3 bilhões de relações para US$15 bilhões no final de 1995. Quer dizer, em pouquíssimo tempo o incremento de mercado, essa inserção de mercados teve um crescimento fundamental.

Na América do Sul, temos a nossa população concentrada principalmente na costa atlântica e na região noroeste do Brasil. Também a principal concentração do PIB do Mercosul, que hoje é de US$980 bilhões, é costeira.

Ao analisarmos a condição do Brasil, verificamos que algo em torno de 600 quilômetros está relacionado com toda a nossa área industrial. E toda a concentração da produção de PIB/população dessa área industrial circula por caminhão, desde o Norte e o Nordeste até o Mercosul. E quando se fala no Mercosul, simplesmente fala-se em Mercosul até São Paulo, porque é o Mercosul ainda "caminhonável". Se fizermos uma análise da nossa concentração e da distância da nossa costa, pegando Macapá até Ushuaia, na Terra do Fogo, na Argentina, temos mais ou menos 7.500 quilômetros de distância: a Itália, com 1.500 quilômetros também tem um PIB de US$980 bilhões, como o do Mercosul.

Assim, mais do que qualquer outro país do mundo, o Brasil, dentro da inserção no Mercosul, tem uma necessidade estrutural de que o transporte seja compatível com as nossas distâncias continentais. Como coloquei, a distância País/Nordeste não tem como ser inserida no Mercosul. Até Vitória se encontra a uma distância considerável, caso esse mercado seja feito por caminhão.

Darei uma idéia do que está acontecendo na região de Mendoza, que está exportando fruta para Recife. Essa mercadoria chega a um custo de US$400 por tonelada, em carreta frigorificada. Da mesma forma, o azeite, que está indo para a região de Belo Horizonte a US$160, US$200 e até US$300 por tonelada. Isso não se sustenta no tempo e nem favorece o incremento da produção. Fazendo uma comparação, o transporte feito mediante navegação, por tonelada, de soja, por exemplo, fica em torno de US$5 por mil quilômetros percorridos; com um caminhão, ficaria de US$45 a US$50 por tonelada, obedecendo a mesma distância.

Assim, no ano passado, com a proposta desse Corredor Atlântico, tivemos uma imensa repercussão. Hoje há um outro consórcio que gerencia esse projeto, tendo adesão de portos de Manaus até Ushuaia, na Patagônia. O que busca o Corredor Atlântico? Integrar toda a malha terrestre por intermédio da navegação, tirando esse caminhão da longitudinal, e trabalhando com ele no abastecimento e na distribuição da produção pelo nosso sistema portuário. De igual forma, a integração interportos ao longo de toda a costa, e a promoção do comércio e do investimento.

No caso do abastecimento interno, por exemplo, fizemos uma análise, em 1994, quando tivemos uma superprodução de milho, no interior de Goiás, em torno de 1 milhão, e havia a demanda do Nordeste de 1 milhão e 600 mil toneladas. No entanto, isso se tornou inviável, porque, para transportar a produção de milho de Goiás e de Mato Grosso até Fortaleza, por exemplo, a tonelada chegaria ao custo de US$110; levando para Recife, faria com que chegasse a um custo de US$80. No entanto, transportar o milho da Argentina, por navegação, até o Nordeste, a tonelada chegaria a US$20 ou US$25. Portanto, temos que ter essa preocupação, senão isso inviabilizará o mercado interno.

O Corredor Atlântico foi criado com dois objetivos principais, quais sejam, a formação do consórcio e a criação de um centro sul-americano para desenvolvimento portuário e estratégias de integração.

A questão da tecnologia, de agregar valores e de desenvolver tecnologias foi muito debatida. Acredito que, ao privatizarmos toda a área portuária, estaremos, automaticamente, entrando em um processo de modernização. É fundamental que se agregue tecnologia a esse processo e que se tenha condição principalmente de redução de custos.

Vimos recentemente nos Estados Unidos, país que tem uma economia bem mais forte do que a nossa, o estabelecimento de Miami como um porto de concentração dos grandes navios para contêineres, fazendo dali transbordo por intermédio de barcaças pelo mar, coisa que não usamos aqui. Essas barcaças chegam a carregar 450 a 500 contêineres, fazendo a distribuição para toda a costa dos Estados Unidos e para navios menores, com destino ao Golfo do México.

Então, a intenção é que o transporte ponta a ponta, da origem ao destino, seja o menor possível. Hoje se vai de ponta a ponta por caminhão por não se ter ainda condição de organizar essa logística que já conseguimos no Corredor Centro-Leste; mas também são necessários outros corredores, para que tenhamos abastecimento de outros mercados internos. (COMISSÃO ESPECIAL E DE ...

Trata-se da função do porto ativo, o porto como elemento indutor de todo o desenvolvimento da região. A partir do momento em que isso ocorrer e que se faça a integração correta, cada vez mais poderemos estar trabalhando com uma maior área de influência da região do porto. No caso do Espírito Santo, todo o Estado é área de influência da nossa região portuária. Temos uma região portuária muito favorecida, e o porto é o motor desse processo todo. Ali se induz o comércio exterior e pode-se associar muitos portos num centro energético, com geração de gás e geração térmica a carvão, enfim, distritos industriais, centros de comunicação induzidos pelo porto, o motor de todo o processo.

Hoje já estamos começando a estimular essa integração, por meio de vários encontros e associações. Já vamos ter a primeira rodada de negócios em Recife, onde há uma grande demanda, com todas as pessoas do Mercosul. Estamos trazendo essa rodada também para Vitória, onde já se discute o armador da carga, que já começou a fazer a cabotagem, e todos os envolvidos na produção. Além disso, estamos levantando perfis entre as contas, para que estas se fechem, possibilitando a análise de quais serão os portos e os pontos concentradores de carga, até onde o caminhão vai levar a carga e até que porto as cargas deverão ser concentradas, para que se justifique uma parada de navio. Enfim, estão sendo estudados todos esses aspectos que concorram para a integração.

Estamos desenvolvendo também um sistema de telecomunicações que deverá estar no ar dentro de dois meses, para integrar todas as oportunidades de negócio de cada região. Teremos Colatina e as regiões todas do Espírito Santo com os bancos de dados, com a produção, com as empresas

que têm condição não só de exportar, mas de abastecer mercados internos, para que consigamos, por meio desse banco de dados, o fechamento do negócio pelo contato com a outra parte interessada. A partir desse sistema de telecomunicações e dos portos concentradores, a distribuição será para alimentar portos menores. Cada porto terá sua região de influência. Nossa idéia é que tenhamos condição de retirar produtos do interior de Petrolina, do interior do Espírito Santo, ou de qualquer outro lugar do País e colocá-los lá fora com preços competitivos.

No caso do Espírito Santo, temos uma posição e um complexo portuário ímpar no País, que abrange todo o nosso Estado na sua região de influência. Quanto ao caso particular da região noroeste do Estado, partindo de Aracruz e do Porto de Barra do Riacho, é fundamental acelerarmos esse processo de licitação do Porto de Barra do Riacho. Embora ouçamos da imprensa, de vez em quando, referências a respeito de Sepetiba, na realidade esse porto não compete com o Corredor Centro-Leste, porque não está interligado à nossa região maior por meio da bitola larga; não há compatibilidade de bitola, e para isso é preciso muito investimento no próprio Porto de Sepetiba. Então, temos uma condição ímpar para consolidarmos, de uma vez por todas, inclusive essa parte de movimentação de carga conteinerizada, no caso de frutas e de tudo o que a região requer.

A integração do Centro Sul-Americano de Desenvolvimento Portuário, já citado, é fundamental, porque ele vai discutir exatamente essa integração porto-município. É importante que as preocupações com as questões de infra-estrutura e de planejamento urbano existam onde o porto esteja inserido. E que cada vez mais o porto funcione como esse motor e que se modernize, para que essa sua área de influência, essa interação, vá crescendo muito.

Para apoiar nossas ações, foi criada recentemente a Fundação Centro-Leste, porque os dois consórcios têm objetivos muito executivos, e a Fundação Centro-Leste vem para apoiar na parte de estudos, pesquisas e desenvolvimento. O tempo é muito curto para apresentarmos tudo que estamos desenvolvendo; por exemplo, a parte de infra-estrutura energética foi tratada em toda a região, inclusive com resultados incríveis. Trouxemos para cá a Southern Eletric International, a maior geradora térmica do mundo, e hoje, por causa de sua vinda pela nossa atração, a Cemig consorciou-se ao Corredor Centro-Leste, primeiro para estudar a região de Ipatinga com a termoelétrica a carvão, de mais ou menos 700 megawatts, em dois módulos de 350 megawatts. Isso representa uma carga de retorno no Corredor Centro-Leste, para cada módulo desses, de 1 milhão e 300 mil toneladas de carvão, o que significa que, com a utilização (**INTERRUPÇÃO NA GRAVAÇÃO)**... de retorno, temos também condição de reduzir o frete todo na região. Dessa forma, foi todo um processo integrado. Hoje a Southern comprou 33% das ações da Cemig, e vamos ter um bom desenvolvimento de energia na região toda. Também já estamos discutindo com algumas empresas esse desenvolvimento com a Escelsa.

Para finalizar, sobre esse banco de dados com todas essas informações, hoje estamos preparados para divulgá-las em toda a América do Sul, já chegando à América Central, porque o Corredor Atlântico avançou muito, e está cuidando apenas da integração da costa. Hoje falei na integração de Rondônia. Segunda-feira estou indo para Belém, que está com uma grande movimentação. Já estamos discutindo a integração dos rios na Região Amazônica. Foi inaugurado um porto em Itacoatiara, e estamos discutindo o desenvolvimento desse outro porto, praticamente trinacional, porque atende ao Peru, à Bolívia e ao Brasil. Além disso, o escoamento de soja da região de Mato Grosso já se reduziu muito com a inauguração do porto de Itacoatiara, do grupo Maggi, que está se integrando lá por cima.

Da mesma forma, estávamos tentando a integração de Rondônia e do Acre, que são participantes de nosso Corredor, mas houve uma interrupção nos entendimentos por quase cinco meses devido à manutenção de reféns pelos terroristas que ficaram na Embaixada do Peru; contudo, estávamos em desenvolvimento de negociações e fizemos, para o Peru, a consultoria de uma interligação ferroviária. Era um projeto de desenvolvimento regional, baseado num porto ao norte de Lima, Baiova, que tem profundidades fantásticas, já que a costa do Pacífico tem profundidades em torno de 30 metros e corta os Andes a baixa altura, que para os Andes é uma região de 1.860 metros. Foi possível um projeto de desenvolvimento regional, que atinge o Acre, na cidade de Cruzeiro do Sul.

Além disso, há uma característica de alguns portos nossos. Os portos da Argentina, principalmente depois de Baía Blanca, são todos da Região da Patagônia. Cada uma dessas regiões individualmente também tem cargas, como pescados e frutas, mas que individualmente não possibilitariam uma parada de navios. Hoje já estamos estudando alguns portos concentradores de cargas, principalmente os que fazem a ligação bioceânica com o Chile, para que, por intermédio desses portos, façamos a ligação com o Brasil.

Atualmente, o projeto está atingindo toda a América do Sul, como já citei anteriormente, com dois escritórios em desenvolvimento, ligados ao escritório dos Corredores de Vitória, um em Buenos Aires, na Argentina, outro no Panamá. O Panamá também tem um papel fundamental. Há empresas investindo depois da privatização do sistema portuário e ferroviário do Panamá que são as maiores empresas internacionais, como a Ratinson(?), que opera o maior porto de contêineres do mundo, que é Hong-Kong, já está aqui. Já tivemos reunião de estudo, depois que estivemos no Panamá, e há um que se interessa por Barra do Riacho, hoje está estudando três portos que essa empresa tem interesse, o Tecom, de Santos, Suape e Barra do Riacho. Então, essa integração do Canal do Panamá tem um papel fundamental para integrar essa economia e essa concentração econômica desde Peru, Equador, Venezuela, toda essa região com a nossa região da Costa Atlântica.

Finalizando, vemos aqui para o Espírito Santo, para essa região e também para o País. Penso que estamos num momento muito favorável pois essa integração logística é fundamental, desde que a partir do momento em que se tem transporte e uma redução desse transporte - vimos isso acontecer principalmente na região em que estamos trabalhando, que é a região do cerrado - há condições de se investir na produtividade. Hoje temos uma produtividade de soja comparável à dos Estados Unidos, de 3,2 toneladas por hectare. O Paraná, por exemplo, outro dia soube que é incrível a produtividade de milho no Estado. Quer dizer, temos condições de tecnologia. Agora, é fundamental que essa logística seja estabelecida e fortalecida por intermédio de todas essas parcerias.

Obrigada e desculpem-me o tempo que tomei. (Palmas)

O SR. - Como professor, senti bem a aflição da ilustrada expositora por conterem tão cerradas comportas, tão substanciosos esclarecimentos. Mas, por outro lado, consigno a nossa ansiedade em haurir tantos conhecimentos que ficaram abortadas, Expositora. Creio que lhe presto uma homenagem e penso que já proponho ao Senador José Ignácio Ferreira que selecionemos do temário de hoje aqueles temas que nos possam permitir acomodação em mais tempo nessa municipalidade num programa que poderemos desenvolver com as faculdades locais, três ou quatro desses temas viriam a ser colocados na nossa cidade, com o prestígio e o esforço do nosso prefeito e das entidades locais de ensino e, aí, a ilustrada expositora, como os demais dentro desse tema, terão conosco oportunidade de desdobramentos, críticas e até aproximação que não puderam ser colocadas nesse ensejo. O Senador está com a proposta.

Passemos ao debate. Estamos rigorosamente na hora. Mesmo assim, com o conforto da situação, quero propor aos presentes que se houver mais participações, mais intervenções tenho aqui cinco que reduzirei a três. Vou pedir que as leia para os destinatários e cada qual têm três minutos para resposta, de sorte que teremos nove minutos nessas respostas. As demais questões além dessas nos devem ser encaminhadas, receberemos todas, encaminharemos aos expositores, aos que estão presentes, já tínhamos dito aos demais que já se ausentaram, e imagino que todas têm respostas que serão devolvidas aos destinatários se deixarem os respectivos endereços. Dessa forma, restrinjo-me a essas que estavam na mesa e considero a partir da primeira que recebo agora para as respostas posteriores as que forem chegando.

A primeira indagação é exatamente à expositora que acaba de se pronunciar. É uma pergunta do conjunto dos alunos da pós-graduação em Corredor de Exportação da Universidade Federal aqui presente. O que há de planejamento no que se refere à pouca quantidade de carga para a infra-estrutura existente? O que há de planejamento em face disso? Drª Sandra, por favor. Pediria que a expositora respondesse.

Mas antes que responda gostaria de ler a questão seguinte. Gostaria, Drª Sandra, de saber se existe um trabalho ou movimentação no sentido de se incentivar, junto às empresas, o transporte de mercadorias no sentido litoral-centro? Essa é uma pergunta de Rogério Simões, estudante também desse curso de especialização do Corredor Centro-Leste da Universidade Federal do Espírito Santo.

A SRª SANDRA MARIA FERRAZ STARLING - Primeiro, respondendo a pergunta com relação à pouca quantidade de carga para a infra-estrutura existente. Existe um planejamento, sim. Estamos fazendo um levantamento das cargas em cada região, as características das cargas para que possamos trabalhar com consolidação de cargas tanto para acesso à infra-estrutura, por exemplo, ferroviária, para que se tenha acesso aos vagões, como

principalmente para a parada de navios. E, no caso, estamos tentando também, como disse, até pelo que vimos em Miami, o sistema de tecnologia de mais baixo custo que pode por ter concentração em alguns portos e ter que distribuir pouca carga para um outro porto logo abaixo, uma outra região logo abaixo que justifique a navegação, ter também ou barcaças ou navios menores.

Só nesse particular, fazendo uma complementação, temos aqui no Brasil rios fantásticos e que não são usados para navegação. Então, não é só uma falta cultural ou até tecnológica, porque também o Rio Paraguai que vai da Bacia do Prata e chega até Mato Grosso com condições de navegação, até Cáceres, também não estava sendo operado pelo Brasil e pela Argentina, estava sendo operado em condições precárias. Hoje há uma empresa americana e, aí, como o Dr. Almir e outros colocaram, a globalização está aí e não podemos fechar os olhos. As empresas estão vindo e temos que nos aparelhar para esse acontecimento e termos tecnologia para isso, porque entrou uma empresa americana a **American Comercial Line** e hoje está operando 24 horas, fez novo investimento no rio, opera lâmina de água de até 80 cm, opera com barcaças e está com uma produtividade fantástica.

A segunda pergunta, ou seja, quais são as empresas consorciadas. Temos atraído também empresas transportadoras e, aí, não é só ferrovia, porque como estamos falando sobre o transporte multimodal estamos trabalhando com empresas que também fazem transporte por rodovias, com caminhões. Aliás, há uma conscientização muito grande por parte dessas empresas de que elas têm que se tornar transitárias de cargas, operadoras multimodais. E também hoje já vemos que houve um avanço muito grande, porque no início as empresas rodoviárias que operavam com caminhão tinha um medo muito grande porque acreditavam que a partir do momento em que se fosse incentivar navegação e ferrovia essas empresas perderiam mercado; mas, ao contrário, elas têm ganho mercado, porque quando se aumenta a produtividade até 500 ou 600 quilômetros a alimentação e a distribuição de carga tem um mercado substancial.

O SR. (Não Identificado) - Há duas questões, a seguir, que se dirigem ao Senador José Ignácio Ferreira e vou enunciá-las, antes passo uma questão ao Prefeito Dilo Binda.

Diante do exposto neste seminário, quais as primeiras ações concretas que a prefeitura fará para alavancar a região noroeste, tendo em vista que Colatina é uma das principais cidades nesse projeto? Um projeto de discussão dos problemas do Espírito Santo e regionais que, me parece, no momento, o Senado desenvolve.

O SR. (Não Identificado) - O que eu podia fazer já está sendo feito. Já fiz um convênio com a Universidade Federal do Espírito Santo para que todos os meus projetos e que com eles contrate os projetos.

Sobre essa pergunta feita pelos alunos desse curso de Gerenciamento e Planejamento de Operações no Corredor Centro-Leste o próprio Senador diz que o Presidente da República está aguardando projetos. O que tem? Já que vamos ser um pólo, vocês mesmos falaram, que façam o projeto e eu compro, a Prefeitura pode deliberar dessa forma. A vinda de vocês, com a assessoria dos professores, é muito importante, porque ouvimos as pessoas que falaram, foi bonita toda a exposição da turma da tarde que fechou com chave de ouro com a Drª Sandra.

No meu caso, o convênio com a UFES já está feito, se vocês tiverem um projeto eu compro. Estou fazendo o que posso para abrigar uma proposta do Senador José Ignácio, que é um homem de visão. O que poderíamos fazer já estamos fazendo.

Temos que esperar que, com os conhecimentos adquiridos com os professores que aqui estão nessas condições que estamos tendo, V. Exªs apresentem os projetos. Com todo prazer, nós os compraremos e neles vamos investir.

O SR. APRESENTADOR - Ao Senador José Ignácio Ferreira, Brígida Chaves dos Reis indaga: o Tratado de Assuntos do Mercosul, bem como os acordos posteriores e complementares, podem distribuir tributos estaduais e municipais, inclusive concedendo isenções nessas esferas, uma vez que a elaboração de tratados internacionais é da competência da União e privativa do Presidente da República?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Brígida, quero dizer algo que parece ser básico. Naturalmente, os tratados celebrados entre dois países soberanos, na formação desses blocos, só têm validade depois de aprovados especificamente pelo Senado Federal, que é a Casa dos Estados. Vivemos numa Federação em que a Câmara representa a Nação brasileira e o Senado representa os Estados. Três Senadores representam cada Estado membro da Federação. Depois de assinados, esses acordos internacionais terão validade quando aprovados pelo Senado Federal.

Tenho a impressão de que, desta forma, respondi à sua indagação.

O SR. APRESENTADOR - Ao Senador, também é feita uma consideração: diferentemente de outros políticos, V. Exª tem demonstrado vivo interesse por questões que, apesar de não possuírem apelo eleitoral, são de vital importância para o futuro do Estado. O que se pode esperar de ação concreta de sua parte?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Quero dizer que essa luta travada na área do Corredor Centro-Leste é originária de um mandato anterior nosso. Sou Senador pela segunda vez. No mandato anterior, por volta de 1984, eu já estava lutando nessa linha.

O nosso mandato atual termina em 2003. Não há movimentação por parte de um homem que tem um mandato até 2003 que possa conter um interesse de natureza eleitoral. Este é um fato.

Agradeço muito pela referência que me foi feita. De fato, é um dever nosso fazer o que estamos fazendo, sobretudo num momento como este.

Essa pergunta foi feita pela Srª Lorena César Teixeira. Quero lhe dizer que, em alguns momentos, no Senado Federal, tenho vontade de ajoelhar e agradecer a Deus por estar vivendo este momento no cérebro da Nação, num País que, dentro de uma economia globalizada, com tudo esfarelado, está à procura de uma logística para unir pontos que explodiram como uma granada. Todo o cenário anterior desmoronou, e, agora, estamos reconstruindo tudo.

Há pouco, a Sandra falou a respeito da questão de ausência de interconexão entre a Estrada de Ferro Vitória-Minas e a Rede Ferroviária Federal. De fato, esse é um ponto sério, que está a exigir um órgão regulador, na área de ferrovias, que cuide da interconexão entre essas duas ferrovias.

Lembro-me de que eu lutava muito contra isso. Certa vez, o Osíris, quando ocupava o cargo de Ministro de Infra-Estrutura, disse-me: "José Ignácio, o problema acabou, porque "tudo está dentro do mesmo balaio", ou seja, a questão relativa à Rede Ferroviária Federal e à Vale do Rio Doce está dentro do meu Ministério. Agora, quero ver se eles vão se entender ou não!". Nunca se entenderam.

Hoje, o meu medo é que, privatizadas ambas as ferrovias - a Rede Ferroviária Federal lá em cima e a Vale do Rio Doce cá embaixo -, estas se tornem duas ilhas de excelência nos seus campos. Isso não interessa ao País.

Na verdade, essa nossa preocupação é decorrente até do fascínio que este momento exerce sobre nós, que estamos na vida pública com propósitos nobres, propósitos mais altos. É esta, ainda que possa ser a retórica de todos, nem sempre é a prática de todos. Mas, de qualquer modo, há muita gente que pensa assim.

Muito obrigado.

O SR. APRESENTADOR - Havíamos dito que ficaríamos nessas questões, ainda porque o Seminário é a rigor multitemático, também, inevitavelmente, multidisciplinar, tantas as visões que nos proporciona por seus temas.

O Prof. Arlindo Velasquez simbolizaria uma síntese de tudo isso para nós, visto que nos chega uma pergunta múltipla dentro dessa multidisciplinariedade, considerada já desde a manhã de hoje. É uma questão endereçada à Drª Sandra e ao Senador José Ignácio, que já foram contemplados, mas que não se negarão a responder adequadamente em momento a seguir; mais adiante, não nesta ocasião.

Passo, entretanto, ao Prof. Arlindo Velasquez, nobre colega da Universidade Federal, a questão que nos põe o nosso assessor municipal, Francisco Lopes, do seguinte teor:

Por que uma região com tanta tecnologia e capital tem tantos bolsões de miséria?

O SR. ARLINDO VELASQUEZ - Isso é uma bomba, Chico.

A meu ver, isto se dá porque, lamentavelmente, neste País, vulgarizamos muito a questão da pobreza e talvez, ainda mais, banalizamos a questão da miséria. Lamentavelmente, não há qualquer ligação. Educação, tecnologia e desenvolvimento são condições necessárias para uma melhor distribuição de renda, necessárias para o desenvolvimento econômico no sentido que o Prof. Amintas colocou, mas não são suficientes. Se assim o fossem, obviamente, hoje, a ex-União Soviética seria uma potência econômica muito maior, porque tem tecnologia, tem conhecimento científico, tem educação, mas faltam outros ingredientes.

Penso que, no caso do Brasil, pelo que foi posto aqui por todos os expositores, principalmente o Almir e o Pedro Burnier, fica claro que não temos, enquanto um valor social, a questão da igualdade. Nesse sentido, somos pré-modernos. Somos modernos na área da produção; somos modernos na área da comunicação, mas na questão da igualdade e da fraternidade somos pré-

Revolução Francesa, lamentavelmente. Esta é uma responsabilidade de todos nós. Não adianta dizer que é do Governo X, Y ou Z, ou do político X, Y ou Z, ou do tecnocrata K, L ou M, ou da instituição A, B ou C.

A meu ver, esse é um problema para cuja solução nós precisamos instigar a dita sociedade civil organizada.

Lembro-me do primeiro encontro que tive com o profissional Dr. José Ignácio. Naquela época, encontramos a sociedade civil organizada para se contrapor ao regime militar. O regime militar deixou de existir, e nós estamos nos contrapondo a quê? Temos de ter uma formulação de um País melhor, de um País moderno no sentido da fraternidade e da igualdade.

O SR. APRESENTADOR - Penso que já podemos nos encaminhar ao encerramento. A seguir, passarei a palavra ao eminente Prefeito - e posso dizer com muito orgulho - da minha terra, Colatina, que, em seguida, a passará ao Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste, Presidente desta Mesa, o Senador José Ignácio Ferreira.

Todavia, pela parte da Coordenação, tenho que me referir aos ilustres e persistentes presentes até este momento, quais sejam: os Professores Ricardo Santos, Amintas Loureiro, Marcos Tadeu, que aqui estiveram expondo as suas idéias, e aos outros, que já não puderam ficar por outros compromissos, mas que, com a mesma resistência, estariam presentes de certo.

Quero agradecer aos que colaboraram, desde aqueles da Municipalidade de Colatina, o João Bosco Pedrúvio, ao Francisco Lopes, a todos os que nos emprestaram um esforço sem o qual este resultado seria muito menor ou quase nenhum. Assim também aos nossos colegas da Coordenação em Vitória; a circunstância nos impõe, do escritório do Senador José Ignácio Ferreira e que, por amor à camisa da causa, do projeto estão aqui desde ontem: o Ronaldo, nosso cinegrafista; o nosso Ademir Correia; o Prof. Luiz Otávio Rodrigues Coelho; o meu irmão, Tadeu Monteiro Simões, também filho da terra, e filho de uma boa mãe, haja vista que a minha mãe é daqui e é um exemplo para todos nós. Ainda mais à minha filha e às suas colegas; enfim, os colegas todos que, na Coordenação, estão emprestando um pouco de seus esforços: o Vanderlei Cometti o Nilson e a esposa o João Souza - enfim, todos que, na coordenação, estão emprestando um pouco do seu empenho e da sua visão de que é partilhando que se chega a esse final.

O Almir Bressan não chegou atrasado; chegou e chega sempre em tempo. A ordem dos fatores não alterou o produto, e não alteraria, porque era certa a sua chegada. Arlindo Velasquez nos honrou - e sempre foi assim - com a sua exposição; Sandra Maria Sterling não só recobrou aquilo que caberia à ilustração do Paulo Vivácqua, mas também deu conta, como sempre, de si própria. Pedro Burnier fez o que todos nós estamos acostumados a ver: uma competente e proficiente exposição; Marcos Parente veio do Senado para levar o testemunho de que continua acesa a chama do Corredor Centro-Leste. Ela foi acesa na Comissão pelo Senador José Ignácio e pelos Senadores que dela fazem parte.

Enfim, quero deixar claro que quando da consideração feita pela Lorena César Teixeira omiti o seu nome por não ter entendido a sua grafia; com isso, cometi uma injustiça. Mas, felizmente, o Senador leu o seu nome.

A Lorena César fez uma consideração que julgo interessantíssimo sublinhar. O Senador está num projeto, entre outros tantos, e nos ilumina com a sua motivação, desafia-nos sempre, mas debito isso à consciência que temos de que é preciso semear.

Lembra-me muito o Senador a idéia do semeador do Padre Antônio Vieira. Saiu o semeador a semear. Algumas sementes, embora caindo em solo fértil, não frutificarão; outras, ao reverso, enfrentarão terrenos áridos, mas brotarão, germinarão. Muitas vezes os opostos nos ajudam; nem tudo está a favor, mas o Senador está conosco, estimulando-nos nesse processo que é institucional, e não pessoal.

Sempre propus isso dessa maneira e sempre me estimulei. Por essa conta, S. Exª há de estar cônosco em outros eventos no Espírito Santo, assim como muitos de nós.

Quero lembrar que este é o primeiro seminário regional; seguem-se mais sete, e o projeto perdurará por mais um ano. Haverá uma segunda passagem, porque a primeira é de tomada de contato com os problemas estaduais, na via do contexto regional.

Agradeço por minha modesta contribuição ter sido tolerada. Penso que, no final, falei mais do que podia ou devia.

Passo a palavra ao eminente Prefeito, que muito me dignifica. Esta é a segunda vez, e esperamos que haja uma terceira, uma quarta, do próprio Dilo Binda ou de tantos que trabalhem como o nosso Prefeito atual.

O SR. DILO BINDA - As minhas palavras são de agradecimento.

Quero desculpar-me; se não recebemos melhor, talvez seja por incompetência mesmo.

Desejo agradecer a lição que recebemos. E faço esse agradecimento na pessoa do meu irmão, do meu Procurador, Dr. Pergentino, que, desde o início, tão dignamente está ajudando a enfrentar. Quanto mais aprendemos, mais temos certeza de que faremos este País transformar-se.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. - Peço a permissão do Senador, que encerrará como Presidente, para fazer uma referência de justiça ao Leslie Sátler, que empunhou conosco o desafio de começar esse projeto em Colatina.

Foi pontuada a presença do nosso colega e professor Pergentino Vasconcelos, que é pessoa da minha infância. Ele é o eminente Diretor da Faculdade de Direito de Colatina. Imagino que temos muito a fazer; disse-lhe isso num dos poucos intervalos deste evento.

Por fim, em homenagem ao Senador que esteve presente durante todo o tempo e que ainda se encontra conosco, queria simbolizar Marilena Rui Ferreira, cuja presença é, na verdade, muito significativa. (Palmas)

Penso que com ela podemos sintetizar o apego, a resistência de todos nós em temas que não são, à primeira vista, tão atrativos, mas que não se medem pela quantidade nem de presenças, nem de permanência, senão pela qualidade que está garantida pelos expositores e pela insistência dos que aqui nos levaram a terminar religiosamente na hora certa.

Ao Senador a palavra.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Olha gente, estou tão feliz por ter começado essa interiorização nesses seminários aqui por Colatina que realmente queria me dirigir a esses jovens que estão tão entusiasmados e que nos acompanharam durante todo o dia em especial.

Há algo muito interessante no romance de Dostoievski, **Os Irmãos Karamazov**. Lá pelas tantas ele cria uma alegoria e põe o Cristo de novo na Idade Média, na Europa, mais precisamente em Sevilha, o Cristo redivivo voltou e estava lá em Sevilha e passa uma procissão comandada por um bispo daqueles tempos da Santa Inquisição. E, lá pelas tantas, o bispo olha para o Cristo e disse: "Prendam aquele homem". Manda prender, levam para...**(falha na gravação)**... ele vai lá para o fundo. Parece que estou vendo as escadas. Até chegarem até lá, à noite, vai o bispo até lá e se encontra com Cristo dentro da cela e se dá um diálogo que poderíamos colocar no bronze. É algo lindo isso. O Cristo diz: "Mas como? Eu preguei tanta coisa há mil anos; a humanidade não compreendeu o sentido da liberdade interior, um valor tanto quanto a beleza, quanto a justiça. São valores, são coisas que não existem mas que colocamos lá no arco-íris como se fosse um horizonte utópico assim para caminharmos em direção daquilo. Beleza, verdade." Houve um dia em que Pilatos perguntou o que era a verdade e Cristo baixou os olhos como se dissesse: "A verdade sou Eu".

Na verdade, esses valores não são; eles devem ser. São uma perseguição contínua nossa, pois valor é algo que não é, mas deve ser e que o homem, no dia em que descobriu isso, passou a andar de pé. Quer dizer, o homem ganhou dignidade. O brucutu, lá atrás, no dia em que descobriu que podia caminhar para o que não existe, mas, caminhando em direção a isso, ele se tornava mais digno. Então Cristo diz: "Mas esse pessoal não entendeu e como é que você me reconheceu?" Ele respondeu "Eu reconheceria de longe. Como é que eu não ia ver que era você que voltou". E Cristo diz: "Mas tudo o que preguei a humanidade não entendeu. O sentido da liberdade. Mil anos depois continua a mesma coisa". Aí diz o bispo para Cristo; "Cristo, você não compreende que as pessoas rigorosamente não querem ser livres. As pessoas pensam sempre que a liberdade desconforta, incomoda. As pessoas, quando recebem a liberdade, correm aflitas para entregá-la a alguém que conduza os seus próprios destinos depois que a têm na mão". E diz ele: "É quase uma tragédia, mas é assim que são as coisas".

Pois bem, nos tempos de hoje, em que a sociedade cada vez mais se torna autônoma, mais lúcida, mais crítica, cada vez desejosa mais de se afirmar, de submeter o Estado e não ser por ele submetida, nos tempos de hoje, em que a sociedade cada vez é mais plural e todo dia pipocam novos poderes na sociedade: o pipoqueiro da esquina, o açougueiro, a escola, todo mundo tem algum tipo de poder, quer dizer, este tempo é um tempo em que as coisas mudam rapidamente, a cada dois anos dobra o conhecimento que se tem, algo que levava séculos, agora leva dois anos. Se alguém saísse e fosse para um retiro no Tibet e quando voltasse e chegasse aqui ele já estaria, dois anos depois, com 50% dos conhecimentos que tinha antes.

Isso que foi dito outro dia por alguém numa palestra na Sindis a respeito da verdade de hoje, numa sociedade pós-industrial, num país pré-

capitalista ainda, vivendo uma sociedade pós-capitalista cheia de problemas... Neste país temos o moderno, o avançado, o pós-moderno, o pós-capitalista e o paleolítico. O Juruna mostrou isso. Ele saía na sexta-feira do Congresso brasileiro e ia lá ficar nu com a tribo dele. É algo de queimar os fusíveis de tão complicado que é um país com tamanhas distorções, com tamanhas diferenças, desníveis de renda, de riqueza, desníveis regionais, sociais enfim. Mas esta é a nossa tarefa: mudar o pneu de um carro a 100 quilômetros. Quer dizer, num tempo desses de economia de velocidade, numa sociedade de informação em que agora há pouco alguém dizia - não sei se Pedro Burnier ou o Dr. Tadeu pela manhã - como é necessário hoje, sem isso não se é nada, pensar por si mesmo. Como é necessário termos uma autonomia crítica para nos orientarmos.

Hoje a enfermeira que acorda o doente para dar o sonífero não serve mais porque o doente já está dormindo e lhe disseram que às 9 da noite ela tinha que dar o sonífero. Ela vai acordar o doente para dar o sonífero...não serve mais. Hoje o sujeito que rega o jardim às 8 horas da manhã quando está chovendo porque lhe disseram que ele tem que fazer não serve mais. A exigência é de outro tipo de trabalhador que, afinal de contas, só pode existir com maior nível de qualificação.

Eu digo sempre: hoje, temos um Presidente da República que possui uma vantagem. Pode Sua Excelência até viver sob mil críticas para além de hoje, ou melhorar muito o desempenho, porque também é uma grande mudança que está se processando no País. Mas Sua Excelência tem uma vantagem que é a de ter a condição de conduzir as coisas num tempo em que tudo muda velozmente, em que nos desinformamos pelo excesso de informação. A capacidade, o espírito disciplinado e sistematizador para recolher o que é essencial nos fatos e se comportar de acordo com esse entendimento. Essa é uma capacidade, um pré-requisito para ser estadista.

Tragam um estadista do passado e ponham-no, aqui, hoje, sem essa capacidade para constatar se consegue ser estadista. Não consegue sequer entender o que está se passando. É sufocado pela caudal dos fatos da novela Xica da Silva, os problemas aqui e ali...Acabou o dia e ele não conseguiu se orientar.

Quero dizer a vocês que o melhor que podemos fazer por vocês, sobretudo os jovens, é conseguir passar essa vibração, fazer com que os olhos brilhem. Sentirmos pena dos tristes, daqueles que não sonham, que não têm vibração por nada e vibrarmos com este momento que, talvez, daqui há mil anos, não tenhamos outro. Podemos pensar assim tal a velocidade com que as coisas estão mudando. E, nesta hora, estamos construindo um Brasil novo. Estão modernizando o Brasil. E o Brasil saiu ontem; um Brasil autárquico está sendo outro.

O Espírito Santo está fadado ao sucesso, ao êxito. É a última fronteira da região mais rica deste País; mas é a última. Tem perspectivas enormes pela sua posição - afirmei isso hoje pela manhã - mas este Estado precisa de nós, sobretudo que formemos essa vontade política que é a vontade da sociedade, não é a vontade dos políticos. Os políticos estão com vocês. Eu estou, aqui, com vocês mas quem tem que formar essa vontade são vocês. Vontade política não é a vontade dos políticos é a vontade da sociedade.

Agradeço a presença de todos que, aqui, ainda se encontram. Agradeço à colaboração inestimável prestada pela Rede Gazeta de Comunicação; agradeço à Prefeitura de Colatina, ao nosso prezado e querido amigo Dilo Binda que, inclusive, foi o meu colega de colégio. Ele não tem culpa, não. Mas realmente dedicou-se inteiramente ao êxito deste evento.

Em particular refiro-me ao João Bosco, com muito carinho e com muito respeito. Ao Professor Geraldo Simões, que é essa "turbina" que nos coloca para frente. Agora mesmo, estamos cuidando de um extenso assunto que talvez seja a Presidência da Comissão do novo Código Civil Brasileiro, uma tarefa enorme que nos empolga, bem diversa desta. É um grande monumento. Diria que, embora seja infraconstitucional, talvez, pela sua importância o Código Civil Brasileiro tenha o tamanho da Constituição.

Agradeço ao Geraldo que está conosco nesta luta. É sempre um parente, um irmão. Agradeço ao Marcos Parente, assessor do Senado Federal, a toda a imprensa que esteve presente e a toda nossa equipe. Não vou mencionar todos. Talvez deva. Agradeço ao Ronaldo, ao Tadeu, ao Ademir, ao João Souza, ao Hildo, a Jane, a da Paz.

Talvez possa cometer algum equívoco. Mas, de qualquer modo, agradeço a todos os palestrantes e, de um modo muito carinhoso, refiro-me ao Diretor da Telesp, meu querido João Batista da Mota. Agradeço ao Lésio, delegado do MEC. Acho que não me esqueci de ninguém.

Refiro-me a todos os palestrantes com muito respeito. Gostei demais das suas exposições. Este seminário vai ser transformado em trabalho escrito.

Por último, deixei para um registro bem destacado a pessoa do Professor Pergentino Vasconcelos, nesta homenagem que sempre lhe presto, não só hoje. Homenageei a todos os demais presentes, figuras ilustres da sociedade Colatina.

Peço ao Professor Pergentino Vasconcelos que leve uma abraço a Drª Hilária. Comovi-me com a sua presença compenetrada - que só mudou de lugar por causa do sol intenso. Realmente, nesta oportunidade, quero simbolizar no Professor meu abraço que dou a todo o povo de Colatina.

Felicito, também, a todos os alunos da UFES e da Faculdade de Administração de Linhares, aqui presentes.

Declaro encerrados os trabalhos deste Seminário com o meu abraço carinhoso a todos. (Palmas)

ANEXO VIII

8ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

2º DIA DO

SEMINÁRIO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADO EM 25 DE NOVEMBRO DE 1996, VITÓRIA/ES

O SR. APRESENTADOR - Daremos início à segunda etapa do Seminário Senado Federal/Corredor Centro-Leste.

Este seminário tem o patrocínio do Senado Federal, conta com o apoio da **Coimex Trade Company**, da Samarco e da **Rede Gazeta** e está sendo desenvolvido em parceria com o Consórcio Operacional do Corredor Centro-Leste.

Gostaríamos de chamar para compor a Mesa dos trabalhos inicialmente o Senador José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste; Drª Sandra Stehling; Dr. Bernardo Figueiredo, Presidente da Interférrea e assessor de logística da CNT; Professor José Maria Nicolau, professor da UFES e coordenador do curso Corredor Centro-Leste; Dr. Sérgio Borges, Presidente do Bandes; Dr. Fernando Betarelo, Secretário de Transportes do Estado do Espírito Santo.

Passo ao palavra ao Presidente da Mesa, Senador José Ignácio Ferreira.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Quero agradecer a presença de todos, assim como aos integrantes da Mesa. Convido para participar da Mesa o representante do Capitão dos Portos do Estado do Espírito Santo. Saúdo todos os integrantes da Mesa: Drª Sandra Stehling, Dr. Bernardo Figueiredo, Dr. José Maria Nicolau, Professor da UFES e coordenador do curso do Corredor Centro-Leste; Dr. Fernando Betarelo, Secretário de Transporte do Espírito Santo e Dr. Gérson Antônio Picolli. Saúdo também os senhores empresários, figuras da UFES que se encontram aqui, funcionários da Vale, vejo daqui o Dr. Ricardo Santos.

Os temas que serão abordados hoje falam sobre integração sistêmica, logística de transporte e todos os ganhos decorrentes da multimodalidade não só de custo, mas também de confiabilidade do próprio sistema. Na palestra sobre o Corredor Centro-Leste um conceito de logística e transporte mostrará as transformações ocorridas em toda a região do Corredor Centro-Leste a partir de um trabalho de soma positiva de diversos agentes e do conceito de visão sistêmica, não só de transportes mas também de sistemas aduaneiros, de armazenagem, principalmente da integração política para o desenvolvimento regional integrado.

A Ferrovia Centro-Atlântica, planos estratégicos, que será abordada pelo Dr. Bernardo Figueiredo, corresponde a toda a malha do Centro-Leste, SR-2, SR-7 e SR-8, que foram privatizadas, compreendendo a SR-2, que liga a estrada de ferro Vitória-Minas ao cerrado brasileiro e também a Pirapora, onde temos uma importante conexão hidroferroviária com o Rio São Francisco. A SR-2 se interliga, na divisa do Estado de Minas Gerais, com a SR-7, que segue em direção a Salvador e Aracaju, integrando importantes pólos petroquímicos daquela região ao nosso Corredor, bem como colocando à disposição do cerrado os fertilizantes necessários à sua produção. A SR-8 interliga Vitória ao Rio de Janeiro, parte fundamental de nosso sistema, visando principalmente ao abastecimento interno do País.

Toda a malha Centro-Leste abrange um total de mais ou menos 7.200 quilômetros de ferrovia, toda ela em bitola métrica; portanto, totalmente integrada ao nosso Corredor. Será muito importante conhecer agora, após cinco meses de privatização, quais são as prioridades de investimento para toda essa malha e qual a visão estratégica da empresa Ferrovia Centro Atlântica.

Quero registrar também a presença da Vereadora Luzia Toledo, futura Vice-Prefeita eleita de Vitória, do ex-Secretário de Estado Almir Bressan, de empresários, do Dr. Sérgio Misse, enfim, de todos que demonstraram interesse e que aqui se encontram; também do Presidente da Associação Comercial, Dr. Roiques Coelho(?).

Convido para tomar assento à Mesa a futura Vice-Prefeita de Vitória, Drª Luzia Toledo, e passo a palavra ao senhor moderador, Dr. José Maria Nicolau.

O SR. JOSÉ MARIA NICOLAU - Obrigado, Senador.

Inicialmente, eu gostaria de cumprimentar todos os presentes e dizer que me foi dado um roteiro para a função de moderador.

Tenho que começar da seguinte forma:

Este seminário tem o patrocínio do Senado Federal, conta com os apoios da **Coimex Trade Company**, da Samarco e da Rede Gazeta. Está sendo desenvolvido em parceria com o Consórcio Operacional do Corredor de Transportes Centro-Leste.

Bem, o tema a ser tratado hoje é Ferrovia I.

O Senador José Ignácio, que é Presidente da Comissão do Senado que cuida do Corredor Centro-Leste, já fez algumas apresentações sobre o tema. Mas, na realidade, S. Exª será apresentado apenas por dois palestrantes.

No programa inicial, contava-se com três palestrantes; apenas dois estão presentes, que são a Drª Sandra Stehling e o Dr. Bernardo Figueiredo.

Na condição de moderador, tenho as regras: cada palestrante vai fazer a sua exposição num período de 30 a 40 minutos. Depois, então, teremos debatedores, que são o Presidente do BNDES e o nosso Secretário de Transportes. Cada um deles poderá debater sobre o assunto durante dez minutos. Encerrada essa fase, a audiência terá oportunidade de se manifestar através de perguntas, sendo que não deverá ultrapassar três minutos.

Esta sessão deverá encerrar-se às 18h.

De início, eu gostaria de convocar o Dr. Bernardo Figueiredo, que vai cumprir a parte do Dr. Clésio Andrade, que não está presente, sobre intermodalidade, e vai nos falar também sobre a Ferrovia Centro Atlântico de Planos Estratégicos.

O Dr. Bernardo Figueiredo tem um **curriculum vitae** bem resumido. É economista, atuou como assessor na área de Transportes das seguintes empresas: Geipot, que é a empresa de Planejamento de Transportes do Governo, em Brasília; Siderbrás - Siderúrgica Brasileira S.A., também em Brasília; TORA Transportes; TSI - Planejamento e Consultoria Internacional e Siderúrgica Mendes Júnior; Metrobel - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de Belo Horizonte, foi Diretor de Operações; Gerais de Transportes S/A., onde foi Diretor-Presidente; a RFFSA - Rede Ferroviária Federal; foi Diretor da área de negócios do Nordeste e Chefe de Gabinete da Presidência, no Rio de Janeiro. Da Interferrea S.A. - Serviços Ferroviários Intermodais - foi Diretor Presidente desde a sua fundação, em 27 de março de 1995; e Ferrovia Centro Atlântica, onde é membro suplente do Conselho de Administração.

Passo a palavra ao Dr. Bernardo Figueiredo.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Senador José Ignácio Ferreira; Drª Sandra; Dr. Fernando, Secretário de Transportes; Professor José Maria Nicolau; Vereadora Luzia Alves Toledo, Vice-Prefeita eleita da Cidade de Vitória, inicialmente, em nome do Dr. Clésio Andrade, que está aqui, hoje, representado pelo Dr. Gerson, Presidente da Federação dos Transportes no Estado do Espírito Santo e Rio de Janeiro, lamento a ausência do palestrista convidado para expor sobre o tema da Ferrovia, por estar em viagem ao exterior. Portanto, impossibilitado de comparecer, pediu-me que o representasse na palestra, já que sou também diretor da recém-criada Associação Nacional de Transportes Ferroviários, ligada à CNT, e sou seu assessor nessas questões ligadas à intermodalidade na CNT.

Eu tinha sido convidado, também, como membro do Conselho de Administração da Ferrovia Centro-Atlântica para fazer uma exposição sobre os projetos estratégicos dessa ferrovia. Na verdade, gostaria de apresentar algumas informações, tanto sobre os assuntos relacionados à questão da intermodalidade e sobre a Ferrovia Centro-Atlântica. Procurei juntar as duas apresentações e fazer algo que fosse seqüenciado.Na verdade, estarei apresentando algumas figuras, alguns números, algumas informações com a intenção de estimular o debate com a platéia, para refinar o interesse da mesma em relação ao que está sendo apresentado. Tenho a expectativa de que essas informações nos instrumentalizem de uma forma mais homogênea, para que possamos ter um debate mais produtivo após a palestra.

A intermodalidade, na verdade, é uma questão nova para todos nós, já que o Brasil vem adotando, nas últimas duas décadas, um modelo eminentemente rodoviarista; um pouco pela conjuntura que se passou, principalmente na ferrovia, que sofreu as conseqüências dos problemas sofridos pelo Poder Público, que era o encarregado da operação ferroviária. Vou procurar, então, mostrar alguns dados, para que possamos, depois, debater.

Uma primeira figura que gostaria de mostrar é um gráfico que mostra a relação existente entre o PIB e a demanda de transporte rodoviário. Vou apresentar a mesma transparência com relação ao transporte ferroviário. O que isso nos diz, e a junção das duas, na verdade, vai-nos mostrar, é que a demanda de transporte e o crescimento do PIB, como não poderia deixar de ser, são coisas estreitamente relacionadas.

Nessa linha mais escura é mostrada a evolução do PIB desde 1970 até 1995. Essa linha que, originalmente, é vermelha, mas aqui está meio marrom, é a evolução do transporte rodoviário de carga.

Eu gostaria de ressaltar que em meados dos anos 70, mais especificamente no início de 76 e 77, como conseqüência da crise do petróleo, que ocorreu no início dos anos 70, houve uma intervenção do Estado. Talvez seja a primeira ação efetiva que tenha ocorrido a favor da intermodalidade. Em 1976, o Governo Federal editou um decreto em que obrigava todas as empresas estatais a usarem a ferrovia em condições de igualdade com a rodovia. Sempre que houvesse uma oferta ferroviária, as estatais teriam que optar pela ferrovia. Isso explica de certa forma a queda brusca que ocorreu no volume transportado pelo sistema rodoviário. Observamos que, embora tenha havido essa queda, a rodovia vem, ao longo dos anos, recuperando o seu volume transportado e praticamente atingiu um nível parecido com a evolução do PIB já no início dos anos 90.

Quando fazemos a mesma análise com relação à ferrovia - mais uma vez temos o PIB nesta linha mais escura -, observamos que esse efeito que foi negativo na rodovia, evidentemente, foi positivo para o sistema rodoviário. Embora o decreto se referisse à ferrovia e ao transporte marítimo, na verdade, nós não tínhamos um sistema de transporte marítimo aparelhado para absorver essa demanda e a ferrovia, de certa forma, estava aparelhada. Ela absorveu e nós observamos que ela não sustentou essa absorção e praticamente estagnou-se no início dos anos 80, embora tenha se recuperado mais adiante; hoje ela apresenta um quadro de estagnação e de decréscimo do volume de transporte.

Esse comportamento da demanda de transporte ferroviário é explicado pela condição do Estado como operador. Quer dizer, nesse período ocorreu a falência do Estado como investidor. O Estado perdeu sua capacidade de endividar e sua capacidade de investir. Com isso, a ferrovia, que era carente dos investimentos públicos, foi perdendo sua capacidade de transportar. Nós chegamos, ao final dos anos 80 e dos anos 90, com a ferrovia atingindo uma taxa de imobilização das suas locomotivas da ordem de 40%. (Pausa.)

Neste gráfico estamos mostrando a evolução do transporte em relação à capacidade instalada, que é representada pela linha vermelha. Observamos que a ferrovia veio acompanhando, de certa forma, a sua própria evolução, a evolução da sua demanda. Cabe observar que a partir do final dos anos 80, quando o índice de imobilização de equipamentos atingiu um volume muito elevado - chegou ao nível dos 40% - embora a ferrovia tenha mantido uma capacidade instalada nominal alta, ela começou a não conseguir absorver a demanda do mercado. Esse fato gerou uma situação interessante, ou seja, a existência de uma demanda reprimida enorme em cargas tradicionais da ferrovia e uma pressão no transporte rodoviário, o que explica aquela recuperação que observamos no transporte rodoviário.

Quando analisamos esse comportamento em relação ao transporte rodoviário, observamos que, ao contrário da ferrovia, houve uma overdose rodoviária, em termos de oferta em relação à sua demanda. Quer dizer, ele perdeu a demanda no início dos anos 76/77, mas isso não correspondeu a uma

redução de oferta; ao contrário, aqui nós vivíamos o período de euforia dos anos 70, com linhas de crédito para investimento em caminhões via Finame muito atraentes. Houve coincidência com a entrada de vários operadores novos, várias figuras novas surgiram no sistema rodoviário. A próprias empresas atacadistas, as grandes empresas que movimentavam grandes volumes de carga passaram a investir nas suas frotas, a ter frotas próprias, a fazer seu próprio transporte. Isso gerou uma sobre oferta de transporte rodoviário de caminhões.

Essa figura a seguir, em números atuais, é uma simulação para um trecho específico. Mas penso que ilustra bem o que está acontecendo hoje, que é essa **overdose** de ofertas do sistema rodoviário. Essa linha mostra o nível de frete atual, num eixo específico - posso afirmar que o mesmo ocorre em outros trechos. Aqui, no caso, estamos falando especificamente do eixo Rio/São Paulo.

A CNT fez um trabalho recentemente e detectou que, na via Dutra, hoje, circulam anualmente 40 milhões de toneladas de cargas em cima de caminhões. E temos, paralelamente à Dutra, uma ferrovia com 60 a 70% de capacidade ociosa, ligando o mesmo eixo.

Isso mostra que o nível de frete de mercado hoje não remunera, não permite a capitalização do setor rodoviário, ele remunera os custos operacionais. Aqui, usamos, para ilustrar, os custos operacionais indicados na revista **Transportes Modernos**, e vemos que, no nível de frete atual, remunera-se os custos operacionais diretos, um pouco defasado em relação ao custo total acumulado, inclusive salário. Mas, com certeza, não remunera o capital investido, nem a depreciação, nem o capital.

Essa descapitalização do setor, que, embora sejam dados recentes, pode ser observada em anos anteriores, gerou uma situação em que temos hoje uma frota rodoviária envelhecida. Em 1975, a idade média da frota rodoviária era de cinco anos; ela veio por um processo de degradação rápido até 1987, quando atingiu 9,6. Nessa época, houve um programa do BNDES, Finame, de estímulo à renovação da frota rodoviária, um pouco com o objetivo de estimular a indústria automobilística e revitalizá-la, porque o período era de recessão grave. Houve uma recuperação, a idade média caiu para sete anos, mas, a partir de 1988, deteriorou-se rapidamente e, em 1994, já atingia 10,1 anos - idade média dos caminhões.

Se considerarmos que a idade economicamente ativa de um caminhão é de seis a sete anos, isso indica que temos uma capacidade de transporte limitada, quer dizer, temos um sistema rodoviário operando em condições perversas, em condições não muito econômicas.

Esse quadro é agravado quando verificamos a situação das ferrovias. A idade média da nossa frota de locomotivas, que era de nove anos em 1975, em 1994 já atingia 22,8 anos; quer dizer, trata-se também de uma frota envelhecida. Embora as locomotivas tenham uma vida útil mais longa, ela permite trabalhos de modernização e renovação. Essa situação não seria tão grave se tivéssemos investido; só que está envelhecida e não foi mantida adequadamente, não foi modernizada. Portanto, temos uma frota velha e defasada tecnologicamente.

Esse é o quadro da evolução dos dois principais sistemas de transporte que temos atendido no mercado brasileiro e que não é muito favorável. A conseqüência disso é que, se excluirmos o transporte de minério, que é basicamente um monopólio operacional do sistema ferroviário, não existirá a alternativa de abastecer-se uma usina siderúrgica de minério de ferro que não seja a ferrovia operacionalmente viável e economicamente interessante. Se tirarmos das estatísticas a movimentação desse tipo de carga, verificaremos que, no mercado competitivo, onde os clientes podem optar entre as duas modalidades, a ferrovia se insere em apenas 5% desse mercado. Quer dizer, 95% desse transporte está na modalidade rodoviária.

Verificamos o quadro anterior com relação à idade média da frota. Se observarmos o estado em que se encontram as rodovias, tanto no que se refere à sua manutenção como em relação ao volume de tráfego, torna-se preocupante o cenário futuro.

Se temos a expectativa de que o País atinja um certo grau de estabilidade que permitirá um crescimento sustentado e permanente, ao longo dos próximos anos, podemos, sem medo de errar, afirmar que teremos um problema sério de estrangulamento do sistema de transporte.

A alternativa para contornar esse problema é a intermodalidade. É o empenho racional da infra-estrutura de transporte. Não há sentido haver a Via Dutra congestionada, com problemas de manutenção, com sobrecarga, acidentes, roubos etc e uma ferrovia ociosa ao lado. A alternativa que temos para dar sustentação ao processo de desenvolvimento brasileiro é utilizar o caminhão onde é competitivo, onde faz esse trabalho melhor que outra modalidade, e usarmos a ferrovia naqueles segmentos em que ela é mais competitiva.

Tenho uma próxima figura que mostra, de certa forma, como isso acontece. Analisando o trecho Rio-São Paulo - escolhi por ser um dos principais eixos de transportes e um exemplo típico -, conforme trabalho que a CNT fez com vasta pesquisa, veremos que o custo rodoviário mal cobre o custo operacional direto. Quer dizer, esse trecho não remunera o seu capital.

Fazendo uma análise, verificaremos que esse mesmo nível de frete, que para o rodoviário é inadequado, é mais do que adequado para o transporte ferroviário. Nesse caso, a ferrovia pode prestar o serviço de transporte, remunerar seu capital e fazer a sua expansão.

O trecho Rio-São Paulo dista cerca de 450 quilômetros. Esse é exatamente o ponto de inflexão em que a ferrovia passa a ser competitiva em relação à rodovia. Para distâncias menores que isso a rodovia é mais competitiva. Quanto mais trabalharmos com distâncias maiores, tanto mais competitiva será a ferrovia em relação à rodovia.

Quando ouvimos falar na questão do custo/Brasil, da importância do transporte no Custo-Brasil, estamos falando algo parecido com isso. Se nós não aparelharmos a ferrovia, se ela não entrar altercando esses serviços, com a padrão de qualidade que está embutido nessa estrutura de custo - não estamos fazendo aqui o custo da ferrovia como ela está hoje, mas, sim, do custo de uma ferrovia bem gerenciada, otimizada operacionalmente -, no cenário de retomada de crescimento com o mercado aquecido, provavelmente teremos uma elevação de frete com um nível em que remunere o transportador rodoviário. Isso vai impactar. Numa economia globalizada, em que há uma competitividade forte, há um mercado interno de produtos importados e quando temos que ser competitivos na exportação, é complicado ter uma perspectiva de subir os custos de abastecimento e de escoamento da produção.

A intermodalidade tem essa missão de permitir a transferência da carga nas médias e longas distâncias da rodovia para a ferrovia. No passado isso foi ensaiado, vimos que isso aconteceu por decreto em 1976 e não foi sustentado, exatamente porque faltou, naquele momento, uma articulação entre o segmento rodoviário e o ferroviário. Quer dizer, a ferrovia, naquela época - falo com conhecimento de causa, porque naquela época eu era de um setor que foi afetado violentamente por isso, que é a siderurgia - tínhamos um perfil de transporte que era 90% rodoviário e 10% ferroviário; em dois, três anos, invertemos esse perfil para ser 90% ferroviário e 10% rodoviário. Dois anos depois, a situação voltou ao que era antes, porque a ferrovia não estava aparelhada para dar sustentação a essa transferência, o que não é o quadro de hoje.

Hoje, o que nos permite ter expectativa de que podemos fazer a transformação do modelo de transporte de um perfil absolutamente rodoviário para um perfil intermodal é que estamos passando por uma revolução violenta em que não temos experiência anterior. Quer dizer, estamos privatizando as ferrovias, já foram privatizadas quatro malhas; até o final deste ano, será privatizada a quinta, que é malha sul; a malha nordeste, a Fepasa, deve ser privatizada no primeiro trimestre do ano que vem. Assim, teremos no primeiro trimestre do ano que vem toda a rede ferroviária privatizada, também teremos a privatização da Vale, que está na ordem do dia. Estamos num processo paralelo de privatização dos portos. Temos o projeto da desregulamentação da cabotagem, em tramitação no Congresso.

A entrada da iniciativa privada nesses setores irá tirar as amarras que o Estado empreendedor tem, tanto pelas características dele com Estado, como pela incapacidade que o Estado tem de manter uma política de investimento mais agressiva.

Como estamos falando de ferrovias, temos que falar o que é privatização de ferrovias, ou seja, qual o quadro que a privatização hoje está gerando.

Concluído o processo de privatização, teremos treze concessões ferroviárias. Temos uma concessão que tem um pedaço construído que é a Norte/Sul, que hoje vai até a Açailândia, um trecho pequeno; temos a concessão de Carajás, que também é de bitola, são duas concessões de bitola. Temos a malha Nordeste que é uma outra concessão. A partir do limite de Sergipe com Alagoas, temos a malha Centro-Leste, que penetra a região central do Brasil, Rio e Espírito Santo. Temos a concessão da Vale do Rio Doce, estrada de ferro Vitória/Minas. Temos uma outra concessão que é a malha Sudeste, que também já está privatizada, que vem de São Paulo/Rio e Belo Horizonte, também bitola larga. Temos a Fepasa, com um modelo ainda não definido, mas que já se ensaiou ser dividido em duas ou três concessões. Temos a ligação da Fepasa com a malha Centro-Leste, no Triângulo Mineiro. Temos a ligação da Fepasa com a malha Sul, e a malha da Fepasa em bitola larga. Temos a malha Oeste, a primeira privatizada, que liga Corumbá a Bauru. Em dezembro, teremos a malha Sul que liga Paraná, Santa Catarina e Curitiba ao Mercosul, através de

Uruguaiana. Tivemos, na semana passada, a privatização de uma pequena concessão, que é a Tereza Cristina, uma pequena ferrovia de Santa Catarina. Agora no dia 4, a privatização da Ferro Oeste, que liga Cascavel a Guarapuava, no Paraná e temos a ferrovia privada, Ferronorte, que tem o projeto de atingir toda a região Centro-Leste.

Isso nos obriga a refletir quanto ao fracionamento do sistema ferroviário; já temos o fracionamento físico, natural, que é a diferença de bitola. Podemos visualmente verificar que a tendência é a bitola larga ser o sistema de penetração na fronteira agrícola e de novos mercados. Ela tem uma extensão forte no triângulo Rio-São Paulo-Belo Horizonte e tem a bitola estreita. Na verdade, a grande cobertura nacional é em bitola estreita; ela vai do Rio Grande do Sul ao Maranhão, percorrendo os principais pólos econômicos do País.

O sistema de bitola larga está fracionado em diversas concessões, como também o de bitola estreita, o que não acontece com o mercado, isto é, o mercado não acontece regionalmente como as concessões. Temos uma demanda de exportação no sentido Norte-Sul, que é um fluxo que percorre várias concessões; e nesse sentido temos que refletir como organizaremos esse tráfego mútuo. As concessões privadas vão interagir entre elas para que possam atender o mercado sem que as fronteiras das concessões sejam barreiras como foram quando o Estado operava as ferrovias, pois, embora tivéssemos a rede ferroviária como uma empresa única, sabemos que tínhamos barreiras muito mais graves: as superintendências regionais. O pessoal da superintendência do Paraná não conversava com a do Sul, a do Belo Horizonte com a de Salvador; quer dizer, a rede era fracionada e esse era um dos seus problemas sérios. Não podemos deixar que no processo de privatização isso também ocorra com concessões privadas. Estamos pressupondo que os empresários privados, que estão investindo e acreditando na ferrovia, seguirão a racionalidade do retorno do investimento e do economicamente viável; é de se supor que terão um entendimento entre eles e promoverão essa integração operacional.

A ferrovia Centro-Atlântica, que os senhores vêem como uma linha vermelha no mapa, é conectada, no limite Sergipe-Alagoas, com a malha Nordeste, em Belo Horizonte com linha da Vale do Rio Doce e com a malha Sudeste, também privatizada; A MRS foi quem a assumiu e conecta no Triângulo Mineiro com as linhas da Fepasa. Entre as privatizadas é a mais extensa, talvez comparável à malha Sul, mas tem uma inserção territorial mais ampliada. Atingimos vários mercados. Hoje existem mercados latentes e emergentes. O forte da ferrovia Centro-Atlântica é o transporte de derivado de petróleo e o da safra agrícola, que basicamente circula no eixo da região Brasília-Goiânia no sentido de Belo Horizonte e Vitória, que é o corredor Centro-Leste, o nosso corredor e que é hoje o principal segmento de negócio da malha Centro-Leste.

Temos um ameaça séria, nesse sentido, que é a perda de mercado que a ferrovia Centro-Atlântico vai sofrer com a entrada em operação do poliduto que liga Paulínia a Brasília.

Tenho aqui uma transparência que dá o peso desse mercado. O combustível, nessa distribuição, corresponde a 42% dos negócios; safra agrícola, 11%; siderurgia, 13%, cimento, 14%, e outros produtos, 20%. Então teremos uma significativa perda nesse segmento de combustíveis, o que afetará os negócios obrigando um redirecionamento estratégico da ferrovia Centro-Atlântica quanto aos seus negócios.

Na região de Salvador, temos o pólo petroquímico que hoje transfere suas mercadorias, praticamente por rodovia, daí estarmos programando agredir esse mercado de forma mais forte. Temos o mercado gerado pelo Vale do São Francisco, que tanto tem demandas no sentido de Pirapora, demandando o Corredor Centro-Leste, como também há demandas em relação à região de Juazeiro, Petrolina e o Porto de Aratu. Eventualmente, com a conclusão da Transnordestina, vamos ter a competitividade do Porto Suape também. Temos um mercado pouco explorado, que é o mercado que liga o sul de Minas, tanto a Belo Horizonte quanto à região de Resende e à região de Brasília. Essas linhas, basicamente, hoje estão atendendo à siderurgia, mas existe um potencial de mercado que pode ser explorado.

Temos uma outra região, que liga o Rio de Janeiro a Vitória, que também é um trecho de baixa densidade. Hoje, praticamente, não é explorado e apresenta um potencial de carga importante. Temos essa conexão. Uma característica importante da Ferrovia Centro-Atlântica é que ela, fatalmente, tem que ter uma interação forte com outras concessões, como, por exemplo, com a Companhia Vale do Rio Doce, que é uma relação construída ao longo de vários anos e já bastante consolidada. É uma parceria, e a Companhia Vale do Rio Doce, inclusive, é sócia da Ferrovia. Então, trata-se de uma parceira natural.

Temos também que começar a pensar na relação com as outras malhas, mais especificamente com a malha sudeste, que liga São Paulo por um caminho mais eficiente do que a ligação que temos, via bitola estreita, através do Triângulo. Temos que construir aí uma relação operacional com a Fepasa para podermos acessar o mercado de São Paulo.

O Estado de Minas Gerais fez uma pesquisa de origem e destino recentemente, e, nessa pesquisa, pudemos verificar o potencial enorme de transporte ligando a região de Brasília, Triângulo Mineiro, Belo Horizonte, São Paulo e Salvador, que hoje movimenta, em cada sentido, cerca de um milhão e meio de carga por ano, basicamente toda hoje na rodovia, e só de carga não tradicional da ferrovia. Para isso, precisamos dessa relação operacional com a Fepasa.

O mercado para o Nordeste é um mercado interessante, que tende a crescer.

Voltando à transparência anterior, para mostrar o quadro que absorvemos em termos de locomotivas, que é um dos problemas principais da Ferrovia Centro-Atlântica, é que assumimos a malha? ... **(falha na gravação)** ... problemas da Rede Ferroviária e da relação de três - eram três superintendências, que se fundiram numa malha. Dos 51% que temos disponíveis, ainda assumimos uma parcela não utilizada de 17%, que é um número muito elevado. Quer dizer, da disponibilidade, usamos apenas 34%.

Gostaria de apresentar, rapidamente, os principais pontos críticos da malha. Hoje, temos um ponto crítico no trecho de Petrolina para Salvador. É um trecho que tem um grande potencial de cargas, tanto de derivados do petróleo quanto de minerais da região de Juazeiro e de produtos da região do Vale do São Francisco, e é um trecho que apresenta problemas sérios de via.

Nós temos uma carência detectada, grande, de terminais intermodais na região de Salvador. Temos a Travessia do Paraguassu como um ponto crítico que limita as trocas ferroviárias entre Salvador e Belo Horizonte, que tem um potencial enorme. É um investimento estimado para fazer um primeiro trabalho na ordem de US$ 30 milhões, para superar o mais crítico e ter um potencial de negócios da ordem de US$50 milhões, que é um investimento que se paga rapidamente.

Temos a questão da travessia de Belo Horizonte, problema sério para a Ferrovia Centro-Atlântica e que depende da evolução do acordo da Companhia Vale do Rio Doce com a Rede Ferroviária sobre esse assunto. Temos esses trechos com baixa densidade de tráfego, que, por esse motivo, não foram assistidos pela Rede Ferroviária. São trechos com alto grau de deterioração da infra-estrutura; inclusive tivemos que suspender o tráfego na região de Ponte Nova, porque não havia a menor condição de circular trens ali com o mínimo de segurança. Foi suspenso o tráfego agora, e comunicamos ao poder concedente.

Temos alguns trechos já com o tráfego suspenso, como é o caso Varginha-Cruzeiro, aqui de Três Rios ao Rio de Janeiro, que eu colocaria na mesma linha do trecho lá da Bahia, que é esse trecho Cachoeiro do Itapemirim-Vitória. Julgo que, pelo potencial de negócios que pode ser gerado nessa região, ele merece uma prioridade da ferrovia no que se refere à recuperação da condição de transporte. Talvez seja uma equação mais complicada do que lá na Bahia, mas penso que temos que começar a ver isso com prioridade.

Há também os pontos que impõem condições perversas de tráfego, como é o trecho Araguari-Divinópolis, mas que hoje já comporta um volume de tráfego, ou seja, não é um ponto que impede a evolução dos negócios.

Finalizando, o programa de investimentos da Ferrovia Centro-Atlântica, para esses próximos cinco anos, é um investimento de 70 milhões na modernização e no reaparelhamento da frota locomotiva, e um investimento de 8 milhões na frota de vagões. O valor previsto para esta última frota é significativamente menor, porque a idéia é estimular os clientes a fazerem investimento em sua própria frota, visto que cada cliente tem sua carga própria e sua peculiaridade. Na via permanente, está previsto investir 225 milhões; na parte de sistema, 27 milhões; em outros, 24 milhões, o que totalizaria 356 milhões que devem ser investidos nos próximos quatro ou cinco anos.

Espero ter atendido à expectativa de V. Exªs e estou às ordens para o debate.

Muito obrigado.

O SR. APRESENTADOR - Gostaríamos de convidar para atuar como debatedor o Sr. Victor Martins, representando aqui o Dr. Sérgio Borges, Presidente do Bandes e Coordenador da Câmara do Corredor Centro-Leste.

O SR. JOSÉ MARIA NICOLAU - Continuando, a nossa próxima palestrante é a Drª Sandra Stehling, que vai abordar o tema "Um Conceito de Logística em Transportes".

Farei um breve resumo do **curriculum vitae** da Drª Sandra Maria Ferraz Stehling: formada em Engenharia Civil pela Escola de Engenharia Kennedy, da Universidade Federal de Minas Gerais, com especialização em

Estrutura de Transportes. Atuou nas seguintes áreas: projetista e calculista de estrutura em metal e concreto armado; (?) de engenharia: chefe de planejamento da implantação do Porto de Ubu. Atuou na Opus Engenharia S.A., como diretora técnica; na Imetro, Incorporadora Metropolitana Ltda, também como diretora técnica; na Cesan - Companhia Espírito-Santense de Saneamento, como Superintendente de Planejamento; no DEO - Departamento de Edificações e Obras do Estado, foi diretora administrativo-financeira; na Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas, foi coordenadora de transportes especiais e coordenadora de transportes urbanos, durante a implantação do projeto ?; na Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado do Espírito Santo, foi Subsecretária de Desenvolvimento Econômico; no Consórcio do Corredor de Transportes Centro-Leste, é diretora de operações e entrou também no Consórcio do Corredor Atlântico Mercosul, onde também é diretora de operações.

Com a palavra Drª Sandra.

A SRª SANDRA STEHLING - Senador José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão Especial do Senado Federal Corredor de Transporte Centro-Leste; Secretário de Estado de Transportes, Fernando Betarelo; representante da Capitania dos Portos do Estado do Espírito Santo; Dr. Bernardo Figueiredo, Presidente da Interférrea; professor José Maria Nicolau, professor da Universidade Federal do Espírito Santo e coordenador do curso Corredor Centro-Leste na Universidade; Dr. Victor Martins, coordenador da Câmara Estadual do Corredor Centro-Leste; Drª Elizabete, Superintendente da Infraero; senhores e senhoras: o Dr. Bernardo Figueiredo deu uma noção muito interessante, com números, de como a situação dos transportes evoluiu no País e a que ponto chegamos, não só de deterioração de toda a frota de transporte rodoviário, como também de transporte ferroviário do País. Esse modelo escolhido durante décadas levou ao sucateamento em que encontramos hoje todo o sistema rodoviário, que não atende ao escoamento da produção no País, nem a qualquer crescimento de demanda.

Vamos fazer um breve histórico do Corredor Centro-Leste. A visão desse projeto não é apenas transporte. Desde o início, ele teve um enfoque no desenvolvimento regional. O transporte foi um dos vetores que acreditávamos poder alavancar todo o desenvolvimento de uma vasta região. Também tivemos preocupação com a infra-estrutura de energia, de telecomunicações e com os projetos de desenvolvimento na área industrial e agrícola. Vamos mostrar todo o desenvolvimento desse corredor e em que estágio se encontra.

Em 1991, ainda no âmbito da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, em função não só da situação privilegiada do Estado do Espírito Santo, mas, principalmente, de seu rico complexo portuário, na época ainda não desregulamentado, mas numa situação invejável comparado aos demais complexos portuários do País - com quatro terminais privativos, um porto público, que já apresentava condições de produtividade, até tarifas diferenciadas dos demais portos públicos do País -, vimos que toda essa estrutura portuária, inclusive expansível a curto e médio prazo, penetrando no coração do País, no cerrado - 1.860 quilômetros de ferrovia - da Companhia Vale do Rio Doce, 660 quilômetros até Belo Horizonte, e 1.200 quilômetros da Rede Ferroviária até a região do cerrado, independente da penetração até Pirapora, trazendo uma interessante integração hidroferroviária com o rio São Francisco -, apesar de todo esse sistema implantado, o Espírito Santo era muito mais um corredor de minério de ferro, de produtos siderúrgicos e um corredor que tinha como interlândia muito mais a região da Grande Belo Horizonte.

Na realidade, todos os demais produtos do Corredor Centro-Leste eram absolutamente marginais dentro do sistema. A idéia era desenvolver um projeto. Entre os projetos óbvios do governo passado, esse era destacado como prioritário: consolidar todo um sistema, todo um corredor à época denominado Corredor de Exportação, depois batizado Corredor Centro-Leste, para que operasse e tivesse como meta principal atingir a região do Cerrado e trazer o farelo de soja, grãos, daquela região para o Espírito Santo. Tínhamos todas as condições para que esse projeto tivesse resultados a curto prazo.

Além do complexo portuário, toda essa integração com pólos importantíssimos, ligando capitais como Vitória, Belo Horizonte, Goiânia, Brasília e, principalmente, todo um sistema interligado por bitola métrica em toda sua área de abrangência e um complexo portuário com uma condição ímpar, um dos portos de maior calado do mundo, o porto de Tubarão, podendo ser utilizado para outras cargas e cargas combinadas, como, na época, discutia-se essa questão.

Fizemos uma análise de todos os estudos feitos que estavam atualizados e que tinham sido estudados pelo Banco de Desenvolvimento do Estado, pelo BDMG, pelo INGE, pela própria Vale, pela Rede Ferroviária, mas os estudos praticamente chegavam à conclusão que esse Corredor a curto, médio prazo não apresentava tanta viabilidade se não houvesse investimentos, até maciços, na época se falava na ordem de US$105 milhões na Serra do Tigre, e mais investimento na travessia de Belo Horizonte, que já foi até aqui mencionado pelo Dr. Bernardo Figueiredo.

Pensamos que valeria a pena fazer um estudo **in loco**, fazer uma análise na realidade do Corredor vindo de Anápolis para cá e programamos uma viagem, com a participação da Companhia Vale do Rio Doce e da Rede Ferroviária, um dos engenheiros da Vale que me acompanhavam está hoje aqui presente. Essa viagem tinha como objetivo analisar todo o Corredor como um sistema integrado, e depois de quatro dias em auto de linha, de Anápolis a Vitória, vimos que os obstáculos desse Corredor, os principais gargalos, não eram os operacionais, quer dizer, a Serra do Tigre, em torno de 70 quilômetros, mais ou menos, de rampas consideráveis para ferrovias, em torno de 3,75, se não me engano, até 3,90 e rampas consideráveis, mas tínhamos condições, independente das condições da Serra do Tigre, de aumentar o fluxo nos dois sentidos, mesmo com a situação em que se encontrava, da mesma forma a travessia de Belo Horizonte. Esse gargalo da Serra do Tigre era muito mais um gargalo operacional na rotação do ciclo, quer dizer, aumentando muito a rotação do ciclo e um gargalo também de interferência direta nos custos, porque, na realidade, ali existiam quatro, cinco locomotivas tracionando vinte e cinco, vinte e oito vagões. Uma diferença substancial do que víamos nas linhas da Companhia Vale do Rio Doce, duas, três locomotivas acionando duzentos vagões. Mas vimos que os gargalos eram muito mais corporativos.

Na realidade, havia uma série de conflitos de interesse nesse Corredor. Muitas vezes, as cargas que os usuários que procuravam e queriam utilizar o Corredor Centro-Leste e procuravam a Rede Ferroviária, essas cargas, essa demanda não era de conhecimento da Vale do Rio Doce, não era de conhecimento do sistema portuário, porque não havia um sistema integrado, falando-se em todos os sentidos, operacional, comercial e muito menos gerencial. Havia uma série de conflitos de interesse. A Rede, preferindo muitas vezes, nas suas consultas diretas, utilizar o Porto do Rio de Janeiro, mas acabava também não utilizando, porque há uma diferença de bitola de Belo Horizonte para o Rio de Janeiro, bitola larga, e muitas vezes essas cargas eram recusadas não só por não utilizar, por não ter oferta carga suficiente, mas também pelas tarifas apresentadas pela própria Rede Ferroviária na ocasião. Na região da Grande Belo Horizonte, a Vale concorrendo com a Rede Ferroviária no transporte de cargas, da mesma forma, na região do Triângulo Mineiro, Uberlândia principalmente, quando o sentido das cargas era o Corredor Centro-Leste, independente se Rio de Janeiro ou Vitória, a Fepasa, nas negociações dos contratos com a Ceval, com a Risc(?) com a Glencore, isso aconteceu, cobrava valores altíssimos por um trecho de 46 quilômetros entre Uberlândia e Araguari, exatamente porque preferia a utilização do Porto de Santos e também que as cargas tivessem a direção do mesmo porto.

Na realidade, vimos e chegamos à conclusão que para o Corredor Centro-Leste trabalhar como um projeto prioritário não tinha como ser prioritário apenas do Governo do Estado do Espírito Santo. Era importante que fosse prioritário para toda a interlândia, porque quando se falava nos gargalos operacionais, eles estavam fora do Estado, na região de Minas, seja na travessia de Belo Horizonte ou no Triângulo Mineiro. Da mesma forma quando se falava nos gargalos corporativos, até para uma discussão maior, discutir conflito de interesse entre os diversos operadores do sistema, também eram três estatais federais e que não eram um projeto apenas do Estado do Espírito Santo que pudéssemos fazer um trabalho dessa amplitude.

Isso ocorreu no momento em que se imaginou e se discutiu um projeto de desenvolvimento regional, em que houvesse uma forte participação de toda interlândia. Em julho de 1991, apresentamos aos Governos dos Estados da interlândia - inicialmente, participaram os Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo e o Distrito Federal - um projeto o qual denominamos de Ilha Continental.

Nesse projeto, mostramos toda a riqueza do cerrado brasileiro. A nossa primeira meta era a produção de grãos no cerrado. Se houvesse um sistema de transporte no qual as cargas pudessem fluir e os fertilizantes e os corretivos necessários à produção dessa área pudessem ser importados, haveria condições de se obter uma grande produção, em função dos custos reduzidos de transporte.

Denominamos o projeto de Ilha Continental, porque, na realidade, toda a produção da região era transportada por caminhões, impedindo que fossem abastecidos os mercados internos e externos a custos competitivos.

Dr. Bernardo já falou sobre o comportamento da nossa matriz de transporte, que, na verdade, não tem confronto no mundo inteiro. Em todo o mundo, praticamente toda matriz de transporte, principalmente no que se refere,

a cargas de grandes volumes e de pesos significativos, é fortemente baseada na ferrovia. Isso ocorre principalmente na utilização dos outros modais, ou seja, na multimodalidade do transporte.

Essa questão foi enfatizada na época. Mostramos como todos os produtos estavam com um valor agregado de transporte significativo em seus custos, uma vez que os custos brasileiros estavam, em média, duas vezes mais altos do que os do Canadá, da Rússia, da China e dos Estados Unidos.

Naquela ocasião, também foi mostrado o porquê de tudo isso. Há a questão do forte **lobby** da indústria do caminhão, **lobby** esse que não é praticado pela indústria ferroviária e pelos engenheiros ferroviários, que, por sinal, ao longo do tempo, perderam espaço. Perdemos cadeiras em universidades, exatamente devido à falta de utilização desse modal.

As conseqüências de toda essa utilização do modal rodoviário estavam intrinsicamente ligadas, como aqui foi dito, ao custo Brasil. Enquanto o mundo inteiro utiliza de 0,3 litro a um litro de diesel, o Brasil utiliza de três litros para um de gasolina, e percentual altíssimo da importação de diesel é destinado exatamente a esse modal do transporte rodoviário.

Focalizando o nosso sistema de transporte, vemos que a importância do Corredor é muito clara, porque devido à penetração na região do cerrado e também devido ao fato de toda essa ligação ser feita por meio de bitola métrica, havia condições de a região desenvolver-se com a utilização da malha rodoviária e de toda a infra-estrutura que estava pronta.

Aqui se falou a respeito da ligação Rio-Vitória, que faz parte da Ferrovia Centro-Atlântica e que está dentro da malha privatizada. Como Dr. Bernardo colocou, há uma baixíssima densidade na ferrovia e também uma demanda altíssima.

Há três anos, fizemos uma análise, patrocinada pela própria Samarco, se não me engano, para que não só fosse feita uma ligação entre Vitória e Cachoeiro, saindo da região montanhosa, mas também uma ligação com o Porto de Ubu. Foi constatado que, na época, havia uma demanda significativa. Toda essa integração era fundamental para que a região pudesse desenvolver-se. Apresentamos somente uma posição do Corredor.

Dentro do contexto de uma vasta região, também essa penetração - a ligação com Pirapora, com o Rio São Francisco - é importantíssima. Cargas já estão vindo do Rio São Francisco, que, também, com alguns investimentos nesse momento, por intermédio de uma consorciada nossa, que é a Cemig, de Minas Gerais, está fazendo uma análise para investimento de curto e de médio prazo naquele rio, seja em dragagem, seja em sinalização de via. É um eixo fantástico de desenvolvimento daquela região e um crescimento muito grande em Minas. Conforme o estudo que o Estado de Minas Gerais fez, nessa região também existe forte demanda de carga.

Da mesma forma, é importante essa ligação com Salvador e, depois, com Aracaju, com os pólos petroquímicos e de fertilizantes, porque, como foi mencionado aqui, há uma demanda muito grande no Triângulo Mineiro e em toda a região do cerrado.

Mais uma vez, quero dizer que o Corredor tem importância fundamental a partir do momento em que todos esses eixos de integração ferroviária estiverem plenamente em funcionamento, como a Norte-Sul por exemplo. Aliás, eles já faziam parte até do plano viário de 1934, se não me engano. Já havia todo o traçado da forma que aí está representada.

Depois, houve, na realidade, a desativação de vários ramais. O Corredor tem uma penetração interessantíssima. Há uma ligação inclusive com a Ferronorte. Várias vezes discutimos com a Ferronorte a ligação que se dá no Triângulo Mineiro, em Uberaba ou Uberlândia, e, a partir dali, a construção do terceiro trilho até Cuiabá. Assim, haveria grande penetração do Corredor até Mato Grosso.

Nessa primeira discussão com os Governadores, houve o entendimento de toda a região de que esse seria um projeto prioritário para todos eles. Na realidade o que seria trabalhado? Abririam áreas de discussão e de investimento em sistema ferroviário, discussão sobre portos, **agribusiness**, energia, mineração, telecomunicações, armazenagem, enfim, sobre todo o processo não só do eixo central ferroviário, mas de todas as instalações complementares que eram necessárias.

Aqui, está o conselho de sete governadores. Hoje, são nove governadores. Entrou o Governo da Bahia, em função da importância e do interesse que a Bahia tem na integração, não só pelo rio São Francisco, até Juazeiro, como também, após a privatização, dessa ligação que a Ferrovia Centro-Atlântica está estudando para investimento.

Desde o início foi dito, e nós tivemos essa preocupação quando ainda escritório operacional, que, na realidade, procuraríamos promover um trabalho junto com a Companhia Vale do Rio Doce, a Rede Ferroviária e a estrutura portuária do Estado para discutir o sistema. Sempre a visão do sistema, seja o de transporte, seja o aduaneiro que, já em 1992, começamos a discutir. Trouxemos a Receita Federal aqui para discutir as estações aduaneiras de interior, não só aqui, mas também a interligação futura, e hoje está sendo aberta a licitação do porto seco de Brasília. Quer dizer, isso é feito sempre em sistema integrado - há integração da armazenagem ao longo de todo o Corredor.

Então, essa foi uma ótica. A partir daí, e com a importante colaboração e participação de representantes da Companhia Vale do Rio Doce, da Rede Ferroviária e da própria Companhia Docas do Estado do Espírito Santo, na época se discutiu um acordo muito interessante. Quando se discutia, ainda no início de 1992, a questão do farelo de soja e dos grãos, presenciamos uma empresa, como a Caramuru, individualmente, do consórcio Sebrageo, fazer uma solicitação à Rede Ferroviária. Aliás havia intenção até de fazer um investimento na época em Araguari no montante de 30 mil toneladas/mês. Foi feita a proposta, e oficialmente veio resposta de que só era possível 2 mil toneladas/mês.

Quando se discutia essa questão da oferta com a Rede Ferroviária, a Rede afirmava que tinha condição de produzir o farelo de soja e grãos em torno de 100 mil toneladas/mês e não produzia 90 ou 95. Tivemos essas experiências na época da safra. A discussão do acordo foi fundamental porque com o debate operacional entre a Vale e a Rede e uma série de debates até a captação de novas cargas, em conjunto, com a parte comercial etc, essa oferta e estudo após o gerenciamento e utilização de um **pool** de equipamentos - a Vale do Rio Doce foi fundamental em todo esse processo porque esse **pool**, inicialmente, tinha 12 locomotivas da Vale em função de um significativo número de locomotivas imobilizadas - chegou a mais de 49%, naquele período, atingindo-se 55%. Com isso, houve possibilidade de essa oferta sair de 100 mil para 193 mil até 1.500 na época. Não sei por que, mas chegou-se a fazer até 204 mil toneladas. Isso gerou a possibilidade de um crescimento fantástico na área de exportação de farelo de soja e grãos.

Na realidade, a discussão foi muito voltada para a área portuária e para o porto público, mostrando a questão do porto ativo e porto passivo e de como poderíamos levar essa interlândia para muito além do que imaginávamos. Aliás, tivemos grandes discussões no Geipot e no Ministério dos Transportes quando eles, de lá, desenhavam a influência do Corredor Centro-Leste, e a influência significava muito na distância física. Mostrávamos que tínhamos condição com a distância econômica, com os contratos operacionais ponta a ponta e tínhamos condição de adentrar muito, como ocorreu e, ainda hoje, ocorre com a questão do Corredor Centro-Leste.

Essa visão das distâncias econômicas, a própria interlândia, esse conceito do porto também está integrado aos demais operadores, está na busca de seus novos usuários. Na realidade, o usuário é que vai definir para onde irá a sua carga. Não adianta desenharmos no mapa ou estabelecer qual a área de influência porque o que vai valer é o custo ponta a ponta, a confiabilidade do sistema e a capacidade do sistema de fluir com esses produtos e informações, tempo, etc.

Esse conceito e essa questão foram o ponto alvo do Corredor o tempo todo. O assunto dessa zona de influência com o custo total e também o custo total no exterior, com a carga no seu destino final. Fizemos diversos acordos internacionais - hoje temos 20 - para que todas as informações de infra-estrutura do Corredor fossem passadas para esses portos quando eles demandassem, o complexo portuário do Espírito Santo, tanto na importação quanto na exportação, já tivessem noção e conhecimento do que se praticava aqui dentro.

Esses acordos internacionais foram muito interessantes porque, também, surgiram outras demandas que estão se desdobrando em projetos de investimentos, isto é, em projetos de desenvolvimento regional. Por exemplo, mediante o Acordo de Trieste. Na época houve um interesse por 100 mil caixas de 18 quilos de banana nanicão. Não a tínhamos em nenhum Estado e nem em Minas Gerais. Essa questão foi discutida, e hoje está em processo de desenvolvimento nos Projetos Jaíba I e II, próximo à área de influência do Rio São Francisco, um projeto de banana que visa à exportação através do Corredor Centro-Leste. Objetiva-se alcançar 16 mil toneladas em pasta e **in natura** e, nesse caso, entra a questão das cargas containerizadas e frigorificadas.

Tentamos estabelecer contato com diversos países, principalmente onde tínhamos portos ativos. Alguns, com criação de novas linhas como no caso da Inglaterra, são portos privados como os de Bristol e de Tilbury que têm uma ligação muito importante com o Corredor. Por meio desses acordos alguns agentes privados se interessaram e estão analisando essa questão do comércio exterior no Corredor, que é um ponto interessante. E têm surgido inclusive produtos atrás dos quais não se iria normalmente, a não ser que a demanda fosse

detectada, como surgiu durante este ano. Foi discutido na época com a Cenibra, um milhão de cabos de vassoura para a Bélgica. Era uma demanda para a Bélgica. São cargas atrás das quais não se vai normalmente se não se souber que a demanda existe e que há um mercado em potencial.

A questão da energia também foi um ponto interessante de discussão. Hoje temos como consorciadas no Corredor a Escelsa e a Cemig, de Minas Gerais. Esta última, além de consorciada, também tem uma atuação muito grande dentro de todo o corredor, porque entendemos que independente de uma estrutura de transporte eficiente, temos condições de atrair indústrias para a região. Pois se não houver, em torno da região, uma área rica em energia, pode-se perder alguns projetos industriais e agrícolas que poderiam se desenvolver e gerar cargas, se aquela fosse uma região com energia suficiente.

Na época, iniciou-se um estudo da matriz energética do Estado, onde várias alternativas foram analisadas, desde a tufa(?), do norte do Estado, ao lixo da grande Vitória, que dava uma geração menor aos gases da CST. E a questão do gás, de forma geral, também foi analisada, através da Termelétrica Gás(?). Mas houve, principalmente, um enfoque, até pelo interesse internacional à época, na questão do carvão e na questão da disponibilidade, no caso, do Porto de Tubarão, ao qual não ficamos restritos porque fizemos uma grande análise e até assinamos um acordo para esse estudo com o Porto da Samarco, em Ubu, também com as mesmas características, em que os navios que chegam vazios para buscar minério poderiam trazer carvão mineral, a baixo custo.

A Cemig fez um acordo com uma das empresas que trouxemos, a (?) Electric International, que estudou a viabilidade de uma usina de 700 megawatts em Ipatinga, com dois módulos de 350 megawatts, o que se apresentou viável. Minas Gerais está estudando e acha que seria interessante para o Estado, pois haveria toda uma estrutura hidrotérmica equilibrada. Esses 700 megawatts, por exemplo, daria uma carga de retorno muito interessante para o Corredor porque cada módulo de 350 megawatts tem uma utilização, necessitaria de um milhão e trezentas mil toneladas/ano de carvão mineral. Então, seriam dois milhões e seiscentas mil toneladas de carvão mineral. Também apresentamos o projeto à Companhia Vale do Rio Doce, à Diretoria, ao Dr. Francisco Schettino, ao Dr. (?), o qual está sendo analisado.

Na realidade, quando discutimos o Corredor, a idéia é que houvesse sempre um sistema não só de logística de transportes mas um sistema integrado como um todo de desenvolvimento, onde existisse todo um sistema de telecomunicações também integrado. Hoje estamos discutindo esse sistema e avançando muito com a Unisys, principalmente. Já temos com toda disponibilidade e facilidade da área de telemática, redes corporativas, Internet, enfim, poderia haver bancos de dados altamente especializados onde não só as informações de transportes da região mas como diversas outras, principalmente um banco com oportunidades de negócios para investimento em toda a região.

Na parte específica de transporte, o desenvolvimento do consórcio para portos e ferrovias, a operação não era como um sistema integrado. O tráfego entre Vitória e Goiânia era insignificante. Na época, para farelos de soja e grãos, a exportação máxima que havia sido feita através do complexo portuário do Espírito Santo era da ordem de 275 mil a 300 mil toneladas/ano. Já em 1993, ficou em torno de 800 mil, e depois se fez 1,2 milhão. E, na época, tivemos uma participação ativa junto à Vale do Rio Doce. Aliás, o primeiro protocolo foi induzido e assinado pelo Governo, onde se discutia com a Ceval e a própria Glencore a utilização, ainda antes da desregulamentação portuária, do Porto de Tubarão para carga combinada. E aqueles contratos depois se desdobraram naqueles contratos **taken payment**, que a Vale do Rio Doce fez com muito sucesso, e hoje já com o CEBRAGEL e mais outro silo da Glencore.

Na época, tínhamos uma preocupação muito grande em estar discutindo e trazendo esta carga para cá, porque a capacidade estática de armazenagem do complexo portuário do Estado era muito pequena. Tínhamos apenas 70 mil toneladas no Porto Público de Capuaba. Hoje o sistema em Capuaba já tem mais um silo de 40 mil toneladas e mais os silos todos, mais ou menos 335 mil toneladas em Tubarão.

Os custos de transporte rodoviário, na época, era na região de Goiânia, de Anápolis, da ordem de US$70 por tonelada, e praticamente em direção ao Porto de Paranaguá.

O Porto de Paranaguá, na época, competia no seu manuseio com o Porto de Vitória. Na época, as tarifas eram mais altas do que as praticadas hoje, em torno de US$7,5 por tonelada, enquanto Vitória ficava entre US$7 por aí, e Santos com US$12 a US$14 por tonelada. E quando, na realidade, todo o acordo operacional entre a Vale e a Rede, e depois esses contratos que a Vale do Rio Doce promoveu **taken payment** com essas empresas, que na época eram de US$27 a US$30 por tonelada dentro do porão do navio, permitiu que, na realidade, essa tração das cargas de farelo de soja e grãos fosse possível através do complexo portuário.

Tínhamos como maior ponta rodoviária Rondonópolis ou Gurupi, até o oeste de Gurupi, que de caminhão era da ordem de US$20 por tonelada. Quer dizer, o ponta a ponta, a distância econômica aqui ficou bem competitiva.

O consórcio foi formado, na época, por ferrovias, portos e mais de 25 empresas privadas. Temos uma forte participação das empresas do Estado e de Minas Gerais também. As três EADES são consorciadas nossas, o Terminal Intermodal da Serra, a Andrade Gutierrez, e outras empresas não só na área direta de operação de terminais, de armazenagem e tudo mais, mas também empresas que atuam na parte de serviços, participam direto desse esforço e têm contribuído muito, ao longo desse período.

Desenvolveu-se um sistema de transporte, e o foco, principalmente, que foi uma questão maior, nessa discussão toda de atrair para o Complexo Portuário do Espírito Santo e para o nosso Estado toda a atenção do País.

Hoje, podemos dizer que o consórcio do Corredor Centro-Leste tem procurado até ser imitado por outros corredores que não atuam dessa forma, que não têm essa integração.

Agora, por exemplo, estivemos participando em Palmas, durante esse ano, um ou dois meses atrás, e eles querem criar o Corredor Centro-Norte da mesma forma, com conselho de governadores, que tem um órgão executivo, que, na verdade, possa estar olhando toda a questão, todo o interesse da região. Mas ainda não foi constituído, apesar de ter sido feito e tal.

No Rio de Janeiro houve até uma tentativa, mas fizeram por portaria interministerial, deram o nome de Corredor Centro-Sudeste, mas também essa gestão, que foi feita ainda no governo passado, não foi adiante. E hoje se deu com a criação, que falamos mais um pouquinho à frente, do Corredor Atlântico do Mercosul.

A navegação, quando possível de cargas combinadas, também coloca nossa distância econômica numa situação invejável, porque, na realidade, ainda se tem condição de reduzir o custo da navegação marítima quando os mercados são coincidentes.

O investimento privado, vamos colocar à frente, foi importantíssimo, porque, paralelamente a todo esse esforço, tivemos um contato, e era um contato diário, com a iniciativa privada, tentando atraí-la nas diversas formas para o corredor. Isso foi muito interessante, houve uma participação e houve, principalmente, uma credibilidade muito grande no projeto que estava sendo desenvolvido.

Ao longo do corredor, vários investimentos foram feitos em terminais. Por exemplo, grande parte do sistema onde era importante um terminal rodoferroviário, um sistema de armazenagem da CASEMGE foi recuperado e trocado até por armazenagem futura, parte do investimento pela Ceval, parte do investimento pela Glencore.

Durante um período muito grande e até, praticamente, um mês antes das privatizações portuária e da Ferrovia Centro Atlântica, tínhamos grande capacidade para a colocação nos silos em Tubarão. Da mesma forma, a complementação na logística da Coimex, Silotec e Perca, que são importantes. Ao longo do corredor, há algumas Eades (?) interessantes como a Usifast, que é da Usiminas (?). Inclusive, a Prefeitura Municipal é uma de nossas associadas. Com ela temos discutido, em conjunto, com toda a região, para sabermos sobre como dinamizá-la. Há também as prefeituras de Uberlândia e Varginha. Nesta última, discutimos um projeto em que, a princípio, levava-se em conta, inclusive, a possibilidade de uso do Porto de Angra, analisando-se mesmo a sua privatização ora em curso. Atualmente, fazemos toda a análise dessa região onde há uma fantástica demanda. A empresa Andrade Gutierrez trouxe um empresário para que promovêssemos uma reunião que abordasse esse assunto. Se olharmos apenas o café, serão 6 milhões de sacas em uns 18 mil contêineres, ou seja, uns 1.500 contêineres ao mês, o que será um volume substancial, principalmente a quem discute sobre o problema do incremento na área de **containers**.

O CPEGAS (?) daqui não foi para frente. À época, pudemos discutir e acreditávamos que poderia haver um desenvolvimento muito interessante no (?). O Ministério vinha com uma ZPE mais viável, principalmente pela sua ligação com o corredor Centro-Leste, vindo de Teófilo Otoni, basicamente de pedras preciosas, como também o de terminais rodoferroviários ao longo do Corredor.

Todos os principais pontos de carregamento nesse corredor foram analisados, principalmente visando a abordagem do farelo de soja e o grão, para que tivessem capacidade operacional para trazer essa carga. Hoje, com os investimentos em curso nos terminais da Cia. Vale do Rio Doce, sendo um

especializado diretamente em grãos, teremos verdadeiras condições de trazer um volume muito maior, inclusive com os investimentos que já estão sendo feitos pela própria Ferrovia Atlântica. Os investimentos que ocorreram durante esse período, trazendo pátios pavimentados e armazéns cobertos - apesar do pouquíssimo tempo entre 1992 até hoje - mostram-nos o interesse dos portos em investir na sua expansão. Creio ser fundamental a interligação ferroviária com esse terminal. A Companhia Portuária de Vila Velha especializa-se em veículos e cargas conteinerizadas (?) da Nativa e da Coimex. A Vale do Rio Doce com Três Berços (?), como disse, com projeto, Portocel. Agora, vê-se na privatização uma grande expansão portuária nos negócios feitos no porto de Barra do Riacho.

Além de sua interessante retroárea, onde há 800 mil metros quadrados, interligados por uma ferrovia. Para isso, a Prefeitura de Aracruz teve o cuidado de desapropriar uma grande área de 5 milhões de metros quadrados. A par disso, o próprio Senador José Ignácio Ferreira está promovendo discussões quanto a esse Aeroporto Internacional de Cargas. Amanhã receberemos os técnicos da Superintendência do Rio de Janeiro, acompanhados pela Drª Elizabete. Hoje existe uma demanda muito grande da EADES (?), exatamente pela integração do modal aéreo, em função dessas cargas de maior valor agregado que acabam por exigi-lo, inclusive em relação aos investimentos - que há pouco abordamos - sobre as estações aduaneiras.

Os resultados que vemos - de uma forma mais ampla - do Corredor Centro-Leste, foi muito mais em pautar, a nível nacional, as causas ferroviárias e portuárias. É importante que os citemos, haja vista a importância que tem para nosso Estado. De tal forma, temos participado de todos os projetos estratégicos em nosso País que possam ter sua importância para o Corredor Centro-Leste.

Como assinalou o Secretário da SAE, Embaixador Sardenberg, está sendo desenvolvido o Projeto Cenário Brasil 2020. O Dr. Paulo Augusto e eu estamos trabalhando com o Secretário nessa questão e integrando todos aspectos importantes nos quais o Estado do Espírito Santo tem uma participação muito grande. O projeto aborda a questão do bio-oceânico. Na realidade, o mais importante não é a questão do bio-oceânico como movimentação de cargas, saída de cargas, mas a integração física na América do Sul, que não existe, é fundamental.

Atualmente, até a Secretaria de Assuntos Estratégicos está à frente dos corredores, qué estão, por sua vez, sendo chamados de corredores de integração. No Peru, há um projeto da iniciativa privada que prevê a saída através do Porto de Baiova (?), que fica ao norte de Lima, onde há somente um terminal da Petroperu. Trata-se de um projeto privado, do lado de lá, mas interessantíssimo em termos de profundidade, sem dragagem. É uma baía abrigada, profunda, chegando a 30, 50 metros junto à margem. Possui condições de absorver projetos portuários a baixo custo; e, ainda uma transposição dos andes (?) a baixa altura, 2.145 metros, em um projeto prévio, analisado (?) técnica, que atravessa 1.800 quilômetros, fazendo integração com um sistema hidroviário em equipes que hoje já têm uma ligação hidroviária com Manaus e, depois, pelo sistema rodoviário, até Cruzeiro do Sul, no Acre.

Conscientizar a ação para a importância do centro do País, para a descentralização geoeconômica.

Na realidade, todo o projeto do Corredor, como o projeto de desenvolvimento regional, teve um enfoque muito grande na questão da geração de empregos, de renda. A partir do momento que se tem condição de desenvolver esse senso, pode-se gerar e também produzir, e a produção acaba por aqui ou por outros portos.

Promover o diálogo e a arbitragem de conflitos entre os componentes do Corredor Centro-Leste.

Nas reuniões operacionais, houve uma participação interessante, um envolvimento muito bom desde o início. Penso que os esforços conjuntos foram fundamentais para que tudo isso acontecesse nesse pouco tempo.

Fornecer exemplos em escala nacional dos novos corredores e atrair investimentos públicos e privados para toda a região.

Como grandes metas há ainda a questão das cargas, a aproximação estratégica do corredor. Houve propostas do Corredor Atlântico do Mercosul. O Corredor visa à união de portos nesse momento em que se está discutindo todo o processo de privatização da área portuária e uma união de esforços e de discussão na área de empresas de toda a região. A proposta do Corredor Atlântico do Mercosul foi muito bem aceita no País. Entraram portos de Manaus à Bacia do Prata, Baía Blanca. Hoje, já temos uma movimentação muito grande com a Baía Blanca, com milho, trigo. Esse consórcio foi criado há maios ou menos um mês. Acreditamos que, por meio desse consórcio, poderemos trabalhar todas essas questões. Um ponto fundamental, principalmente para a comissão que está discutindo no Senado, é a cabotagem. O Corredor abrange desde Manaus até a Bacia do Prata e, mediante este, há a colocação da problemática da redução do custo portuário e da consolidação da carga nos portos através de formação de redes internas, como fizemos aqui no Corredor.

A volta da cabotagem, o seu processo de regulamentação, é outro aspecto fundamental já abordado aqui pelo Dr. Bernardo Figueiredo. Atualmente, a rodovia é amplamente utilizada. Temos levantado isso no âmbito do Corredor Atlântico do Mercosul: temos casos como o da indústria têxtil da Vicunha, no Nordeste do País, que está abastecendo a Patagônia de caminhão. São coisas absurdas, que desaparecerão a partir do momento em que se tenha todo um sistema desenvolvido, que a logística seja formada. Hoje, na realidade, acaba sendo mais barato. É confiável colocar uma carga em um caminhão, porque temos certeza de que chega.

Eram essas as considerações que eu gostaria de fazer.

Obrigada pela atenção.

O SR. JOSÉ MARIA NICOLAU - Agradeço à Drª Célia pela brilhante exposição.

Antes de passarmos ao debate, gostaria de dar dois avisos.

O primeiro é que, uma vez encerrado o debate, têm lugar as perguntas, que podem ser feitas por escrito ou verbalmente. De toda forma, alguém vai entregar aos Senhores e às Senhoras um papel onde elas poderão ser formuladas. Talvez alguém já queira formular alguma pergunta durante o debate.

O segundo é que, a partir do dia 2, na próxima segunda-feira, os trabalhos referentes a este seminário vão ter início às 19 horas, e não mais às 14 horas e 30 minutos, como consta desta brochura.

Os trabalhos de amanhã continuam como estão previstos: o Dr. Sérgio Luís fará a palestra aqui, amanhã, às 14 horas e 30 minutos, mas a partir da próxima segunda-feira. Não consta horário, mas acho que foi divulgado pela imprensa, inclusive neste documento que tenho foi divulgado. Creio que esse horário de 18h30min refere-se à abertura.

De qualquer maneira, fica dito que, a partir do dia 2 até o dia 18, as palestras terão início às 19 horas aqui no auditório da Rede Gazeta, e a palestra sobre Ferrovias II, prevista para amanhã, terá início aqui às 14 horas e 30 minutos.

Passemos aos debates. Convoco inicialmente o Dr. Fernando Betarelo, Secretário de Transportes do Governo do Estado.

O SR. FERNANDO BETARELO - Boa tarde a todos. Queria aqui saudar o Senador José Ignácio Ferreira e os companheiros da Mesa.

Vimos, pelas duas intervenções, tanto do Bernardo quanto de Sandra, o trabalho que vem sendo feito tanto no Corredor Centro-Leste quanto na Ferrovia Centro-Atlântico.

Os investimentos, bem como os conflitos ainda não resolvidos, foram detalhados, na ferrovia, pelo Bernardo, e no Corredor, pela Sandra.

Sabemos da importância dos investimentos na interiorização do desenvolvimento e na atração de investimentos aqui para o Estado, assim como sabemos também da importância da intermodalidade quando se quer maximizar esses investimentos em infra-estrutura.

O Estado tem um sistema de transporte bastante desenvolvido, com custos competitivos em nível nacional, mas necessita de investimentos no que já está montado, assim como da atração de novos investimentos para ampliar essa capacidade de infra-estrutura.

Há um trabalho que já vem sendo desenvolvido desde o ano passado pelo Governo do Estado em conjunto com a iniciativa privada, com a Bancada estadual e com a Bancada federal do Espírito Santo, para atrair esses investimentos, seja do Governo Federal, seja da iniciativa privada.

Vimos discutindo com a Bancada federal a inclusão, no plano de metas do Governo Federal, de recursos para melhorar a nossa integração com o Sul do País, melhorando a BR-101 Sul.

Já discutimos também com o Governo Federal a implantação de uma ferrovia litorânea sul. Temos uma ligação dos portos do Espírito Santo com o Centro-Oeste muito boa, seja pela Ferrovia Vitória-Minas, seja pela BR-262, mas deficiente ainda com o sul do Brasil.

Então, há necessidade destes dois investimentos: uma ampliação da capacidade da BR-101 Sul e a construção desse trecho novo de ferrovia, ligando os portos de Vitória com Cachoeiro e de Cachoeiro com o Sul do País.

Temos também discutido com o Governo Federal a ampliação da nossa infra-estrutura aéreo-portuária. O aeroporto de Vitória já está pleno, é necessário melhorar essa infra-estrutura.

Temos investido no interior do Estado para melhorar a capacidade de escoamento da produção, investimos na infra-estrutura do interior do Estado

e, também, pelo BANDES, em pequenas e médias empresas no interior do Estado, para aumentar não só a capacidade de produção, mas também do escoamento dessa produção. É um trabalho conjunto da iniciativa privada com as Bancadas no sentido de ampliar, melhorar, a capacidade instalada dentro da estrutura e de atrair investimentos para ampliar essa infra-estrutura.

Atualmente, além desse trabalho que vem sendo feito, observamos uma situação específica, desde 1994 para cá. O Governo Federal está saindo da gestão de alguns investimentos e equipamentos que estão sob o seu controle, como as ferrovias, que, parece-me, já estão praticamente privatizadas. No ano de 1997, será a vez do arrendamento de áreas e da privatização dos portos.

Temos de começar a discutir sobre um sistema de gestão que integre os diversos instrumentos de uma política. É claro que só o sistema de transporte, por si só, não responde a tudo; tem que estar integrado ao sistema social, ao sistema histórico, de forma a maximizar toda essa infra-estrutura.

Gostaria de perguntar, tanto ao Bernardo, que também representa a CNT - Confederação Nacional de Transportes -, quanto à Sandra, que faz parte da direção do escritório do Corredor Centro-Leste, como tem sido feita essa discussão dentro desses dois organismos, desse sistema de gestão, dessa infra-estrutura de transporte, juntando-a ao sistema de cargas. Como V. Sªs têm discutido isso? Essas infra-estruturas estão sendo privatizadas, mas V. Sªs colocaram que ainda existem óbices, conflitos de interesses. Bernardo faz uma pergunta na sua intervenção: como organizar os práticos mútuos? Também vemos na intervenção da Sandra a questão dos obstáculos nos transportes de cargas por ferrovias, conflitos de interesses. Como está sendo discutida dentro dos organismos, dos quais V. Sªs fazem parte na direção, essa questão de um sistema de gestão conjunto, entre Governo, políticos, iniciativa privada. Há a questão dos sistemas modais estarem, hoje ou no futuro, sob a responsabilidade da iniciativa privada, como os portos e as ferrovias. Como V. Sªs estão discutindo isso dentro dos organismos dos quais fazem parte?

O SR. JOSÉ MARIA NICOLAU - Agora, não sei qual o melhor procedimento: se responder imediatamente ou aguardar a fase de perguntas. Talvez se os dois palestrantes pudessem guardar essa indagação, eu continuaria agora e, depois, as respostas seguiriam sua trajetória normal.

Dr. Betarelo encerrou a sua participação? (Pausa.)

Vou passar para o segundo debatedor, Victor Martins, Secretário Executivo da Câmara Estadual do Corredor Centro-Leste, que terá dez minutos para fazer observações a respeito tanto da palestra da Drª Sandra como da do Dr. Bernardo.

O SR. VICTOR MARTINS - Gostaria de iniciar minhas palavras com uma saudação ao Senador José Ignácio Ferreira pela brilhante iniciativa de promover este seminário, o que estendo à **Rede Gazeta**, que ajudou a proporcioná-lo. Cumprimento, também, os companheiros de Mesa.

Acredito que o Corredor Centro-Leste existe baseado numa palavra-chave, que é competitividade. A utilização de capacidades ociosas de transporte, com gerência eficiente, com a política de **marketing** de atração de novas cargas, é o que permite a existência e a expansão desse Corredor.

A competitividade pode ser atingida de diversas formas. Estou vindo, hoje, de Barra do Riacho, onde estive acompanhando uma missão da UNCTAD (?), que está tentando implantar, ao longo do Corredor, um sistema de informações antecipadas de carga, exatamente para reduzir os tempos despendidos nas operações, bem como os custos da atividade portuária, ganhando tempo e dando competitividade ao sistema.

Na sexta-feira, houve mais uma rodada de negociações entre os operadores portuários e os trabalhadores da orla portuária do Espírito Santo, visando a redução dos adicionais cobrados pela força de trabalho, o que, por sua vez, objetiva permitir que todos os portos capixabas passem a funcionar vinte e quatro horas, sete dias por semana. Essas discussões, que já vêm sendo realizadas há cinco, seis meses, chegaram a acordos sobre o trabalho nos dias de semana, sobre o trabalho aos sábados, só restando agora se chegar a um entendimento sobre a remuneração do trabalho aos domingos. Isto posto, significaria uma redução substancial dos custos portuários no Espírito Santo com reflexo direto na capacidade de atração de carga que nossos portos teriam.

Essa pequena introdução objetiva apenas levar uma reflexão sobre a intermodalidade no Estado do Espírito Santo à luz da privatização, seja das ferrovias que nos atendem, seja da Cia. Vale do Rio Doce, seja do complexo portuário administrado e operado pela Codesa.

É inegável que a privatização da Rede Ferroviária permitirá um investimento que seguramente aumentará a capacidade operacional, pois diminuirá os custos dos bens transportados pela Cia. Vale do Rio Doce ao longo do Corredor.

A privatização da operação portuária no Espírito Santo também deverá permitir uma mudança significativa nesse modal. Vários interessados já se manifestaram sobre a utilização das áreas em Barra do Riacho. A Cia. Vale do Rio Doce, por um projeto que conheço um pouco melhor, tem interesse em disputar a licitação daquele porto, naquela área, para a construção de berços com a capacidade de receber navios que transportem até 2.800 **containers**. Esse porto, que seria um concentrador de contêineres, evidentemente necessitaria de um sistema de apoio ao escoamento, seja via cabotagem, seja via modal rodoviário, seja via modal ferroviário.

Nesse sentido, queria ressaltar a importância da emenda apresentada ao Orçamento do União pelos Senadores capixabas, José Ignácio Ferreira, Gerson Camata e Elcio Alvares, dotando o Orçamento da União de uma previsão de gastos de 40 milhões de reais para se dar início à Ferrovia Litorânea Sul, trecho Cachoeiro-Vitória.

É sabido que outros parceiros também têm interesse nesse trecho, seja a Samarco, seja a CST, seja a Cia. Vale do Rio Doce. A meu ver, o nosso desafio é saber construir parcerias que aumentem e que assegurem a condutividade do sistema de transporte no Espírito Santo. Nosso desafio é, ainda, fazer com que a distância econômica seja cada vez mais importante do que a distância geográfica; é fazer com que o Espírito Santo, já que não pode ser o mais forte, seja o mais rápido, que chegue primeiro e que atenda a nossa interlândia.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. JOSÉ MARIA NICOLAU - Terminada essa fase de comentários, vamos passar então ao debate, às perguntas.

Vou dar início a essa parte com uma pergunta feita pelo Secretário, dirigida ao Sr. Bernardo, onde S. Sª indaga como organizar os tráfegos mútuos e como essa preocupação está chegando à empresa a qual V. Sª pertence.

É essa a pergunta, Secretário?

O SR. FERNANDO BETARELO - Mais do que organizar tráfego mútuo, refiro-me à parte de sistema de gestão, ou seja, como é que se faz a gestão de um sistema para onde convergem vários interesses, seja do Governo do Estado, seja do parceiro privado, seja dos donos das ferrovias, dos portos, de forma a maximizar a infra-estrutura e incluir também os negócios que são gerados nessa infra-estrutura.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - A meu ver, a pergunta do Secretário é da maior importância; porém, creio que ainda não temos uma resposta tão clara quanto necessitaríamos ter hoje.

Eu dividiria em três pontos a questão colocada por S. Sª.

Primeiro, a gestão sobre o investimento. Temos investimentos importantes a serem feitos no sistema ferroviário, e, no caso objetivo que estamos tratando aqui, há dois grandes investimentos que já foram citados e que são obras: a Unaí-Pirapora e a variante aqui de Cachoeiro do Itapemirim para Vitória.

O Governo, ao conceder para a iniciativa privada as ferrovias, deixou de fora a equação dos investimentos na construção de novos trechos, talvez o de Cachoeiro do Itapemirim e Vitória estejam um pouco fora desse contexto em que está a Unaí-Pirapora, que é absolutamente diferente.

O Governo Federal criou uma instância regulatória, o Cofer, conselho que regula as concessões ferroviárias, e que, teoricamente, vai coordenar e dirimir conflitos de interesse, de toda natureza, entre Estados, usuários e entre ferrovias.

Não penso que seja uma coisa suficiente. Acho que vamos ter que descobrir um caminho diferente para equacionar a questão relativa a investimentos. Parece-me que a solução que o Governo vai dar é que a Unaí-Pirapora é uma outra concessão que cai na questão de como é que as concessões se fazem.

No caso da Cachoeiro do Itapemirim-Vitória, penso que é uma questão econômica. Já fui da Siderbrás e, em 1976, esse trecho foi incluído como um dos trechos prioritários para a siderurgia no estudo do transporte da siderurgia. Então, vinte anos depois estamos discutindo a oportunidade do mesmo investimento.

Não tenho muita dúvida quanto à viabilidade de se fazer esse investimento. Esse Corredor é importante, que tem sido revitalizado e que corta uma região rica. É uma questão que deve ser analisada do ponto de vista econômico, fonte de financiamento e oportunidade de realizar investimento.

Quanto à questão da relação entre empresas concessionárias, estamos assistindo, nos Estados Unidos, a uma fusão de concessões ferroviárias. Talvez, essa seja uma perspectiva. No primeiro momento, vamos ter as concessões fracionadas e, depois, isso pode caminhar no sentido de uma fusão empresarial entre as diversas concessões, fundindo-as e transformando-as numa só, porque é um caminho que os Estados Unidos estão seguindo.

Um outro caminho que parece mais prático e operacional, a curto prazo, é o caminho do acordo operacional entre as ferrovias. Como nos Estados Unidos, estamos criando aqui, no Brasil, uma associação que pretendemos que evolua para ter os mesmos moldes da associação que existe naquele país, a AER, que deve estabelecer as regras de convivência entre as diversas ferrovias, inclusive quando o trem de uma ferrovia penetra em outra ferrovia.

Embora esse intercâmbio internacional seja algo que não é muito da nossa cultura, já temos uma experiência saudável com a Vale do Rio Doce na ferrovia Centro-Atlântico. Inclusive estamos discutindo, no âmbito da sociedade, até ampliarmos esse intercâmbio - permitirmos que o trem da Vale penetre realmente na linha da ferrovia Centro-Atlântico e vá buscar carga. Isso reduz os custos em vários fluxos.

Há operações absolutamente irracionais em que a locomotiva da Centro-Atlântico faz uma operação de curta distância - o que compromete a produtividade dessa locomotiva, porque temos outras prioridades, outras necessidades -, gerando problemas para a própria Vale do Rio Doce, porque se ela penetrasse com seus trens e buscasse a carga seria muito mais racional, todos sairiam ganhando.

Penso que isso é uma coisa cultural que tende a acabar. Tendemos a achar natural que uma ferrovia penetre na linha da outra. É claro que vamos ter dificuldades de fazer o inverso, de penetrar com os nossos trens na linha da Vale, mas, nesse caso, por outras razões. São razões operacionais e técnicas que impedem.

Agora, a grande questão da gestão do transporte, e penso que isso é que vai revolucionar a intermodalidade e mudar o perfil do negócio, é quando tivermos, efetivamente, no Brasil funcionando o operador multimodal, o operador de logística.

Hoje, o cliente não quer saber mais de estar contratando o rodoviário para fazer uma ponta, o terminal para fazer o transbordo da ferrovia, para transferir até Capitão Eduardo, a outra, para transferir até Vitória, e o porto para fazer operação em navio. Atualmente, a tendência do mercado, das empresas, é concentrar suas atividades no seu objetivo-fim, naquilo que se propõe a fazer, que é produzir o seu produto; e delegar a alguém o cuidado para que as mercadorias desloquem-se da forma mais eficiente, usando os sistemas que forem necessários para que, de uma forma, no tempo e a um custo adequado, tenha competitividade.

Acredito que, rapidamente, vai surgir no mercado um operador multimodal, um operador de logística, que vai fazer essa integração entre as diversas modalidades, entre os diversos agentes do transporte. Nós, concessionários ferroviários, transportadores rodoviários, operadores de terminais, operadores portuários, seremos prestadores de serviço desse gestor de logística, que é quem irá assumir realmente esse papel.

O SR. JOSÉ MARIA NICOLAU - Agora, gostaria que a Drª Sandra Stehling também respondesse à pergunta feita pelo Dr. Betarelo.

A SRª SANDRA STEHLING - Também considero de fundamental importância a intervenção do Dr. Fernando Betarelo sobre essa questão. O Dr. Bernardo abordou praticamente tudo, mas, no corredor Centro-Leste, preocupamo-nos com essa questão desde o início. Primeiro, começamos a discussão dessa questão do direito de passagem entre as ferrovias, do próprio regulamento ferroviário.

Falou-se na desregulamentação da área portuária, mas para a área ferroviária o regulamento não aconteceu. Isso já estava praticamente pronto. Temos aqui a presença do Dr. Sérgio Misse, Diretor Nacional de Transportes Ferroviários, que estava com o regulamento praticamente pronto, mas não foi implementado; o regulamento era fundamental.

Não nos cansamos de discutir essa questão dentro do BNDES, à época da privatização; na realidade, isso deveria ter antecedido o processo de privatização. É preciso ter-se toda uma área regulamentada. Existem os conselhos, como o Cofer(?). Porém, o que temos visto é que esses conselhos, depois, não têm como fiscalizar, nem como trabalhar nessa questão, nessa gestão, porque não possuem os elementos para tanto.

O Sr. Bernardo colocou muito bem essa questão; ainda não temos uma resposta para tudo isso. Sabemos que é necessário que isso seja rapidamente equacionado.

A questão do transitar de cargas, do operador multimodal, é fundamental. É outro projeto de lei que está em tramitação no Congresso Nacional, sendo uma questão muito importante para a gestão de todo o sistema.

Sobre a questão da área portuária, as privatizações também vão acontecer. Lá fora, as autoridades portuárias, muitas vezes, têm uma gestão muito maior do que o sistema, indo além da questão portuária, que é a integração com ferrovias, viadutos, aeroportos, tendo a gestão de um sistema como um todo; e até disciplinado os investimentos, para que essas privatizações não ocorram num clima de concorrência predatória entre os terminais.

De repente, saímos de um sistema público não eficiente, até por falta de recursos. Não há investimento em equipamentos, que não existem ou estão sucateados. Passamos para um sistema privado, eficiente, em termos de dotação de equipamentos, de profissionais; mas, na verdade, um sistema, muitas vezes, até com tendência a ser monopolista, de carga própria. Da mesma forma, existe a preocupação com a própria privatização da Vale como um todo, esse sistema do Corredor Centro-Leste, da Vale do Rio Doce.

É fundamental essa discussão e essa preocupação a respeito da visão do sistema como um todo, dessa gestão do sistema, quando se está colocando todo o sistema em privatização. A privatização é importante desde que seja regulada, que existam condições de ter-se uma gestão final desse sistema como um todo.

O SR. CELSO PIMENTEL - Meu nome é Celso Pimentel. Sou engenheiro mecânico e leciono no curso de Pós-Graduação do Corredor Centro-Leste, na Universidade Federal. Gostaria de saber dos dirigentes do Corredor Centro-Leste a sua opinião quanto à fusão, a nível internacional, de grandes companhias que fazem transporte de massa, empresas de navegação. Elas estão se transformando em outras empresas maiores. Fundiram-se a Pianou(?) e a Nedlloyd(?), a Hamburg Sould(?) e uma outra empresa britânica, a Sealand(?) com a Maesk(?), que vêm a ser, no caso, a primeira e a segunda maiores companhias de navegação e transporte de carga do mundo, formando uma megaempresa. Essas empresas hoje, para garantir a eficiência de suas operações, na realidade, estão comprando terminais em todas as partes principais do mundo, para que os terminais, diretamente operados por eles, garantam as atracações imediatas de seus navios, não havendo atraso no seu sistema operativo. Eles praticamente se especializaram também no desenvolvimento e na operação desses grandes terminais a nível internacional e no avanço de uma operação modal, com a inclusão de outros sistemas de transportes rodoviário e ferroviário.

Gostaria de saber como o Corredor Centro-Leste analisa o panorama internacional que está mais conectado com a Europa, com a Ásia e com uma parte da América do Norte, principalmente o lado do Pacífico.

Existe uma grande discussão quanto à participação do Estado e da iniciativa privada, e ainda não se chegou a uma definição no sentido de qual seria a atribuição e a participação de cada um dos sistemas. Na realidade, há uma confusão multimodal de interesses, e esse sistema mundial está funcionando com extrema rapidez e com custos efetivamente controlados e adequados à demanda internacional.

Assim, precisávamos observar como isso está acontecendo e verificar o que poderia ser aplicado no Brasil. Pergunto: o que o Corredor Centro-Leste está vislumbrando nesse sentido, ou seja, de que forma essas grandes empresas poderiam participar e principalmente ajudar no desenvolvimento desses sistemas de corredores?

A SRª SANDRA STEHLING - Na realidade, estamos acompanhando todas essas transformações. Quanto à Argentina, a Pianou(?) opera nos Terminais 1 e 2 do Porto de Buenos Aires, e não houve uma privatização a contento. Hoje, o Porto de Buenos Aires está retomando a discussão, porque houve toda uma situação de concorrência predatória nos terminais, colocando, inclusive, em situação de falência, praticamente, algumas empresas que privatizaram os seis terminais independentes dos outros na grande Buenos Aires.

O Brasil encontra-se em processo de privatização portuária, e a responsabilidade de discussão dos editais de privatização é da autoridade portuária, do porto público, da Codesa com a participação direta do Ministério dos Transportes.

Quanto ao Porto de Barra do Riacho, se a licitação é aberta, a partir do momento que empresas como a Pianou(?) ou como a Hamburg Sould (?) se unam para lá investir, isso não é prejudicial ao sistema, pelo contrário, eles vão ter o gerenciamento do porto. Acreditamos que a proposta do Dr. Eliezer colocou para Sepetiba é também possível para Barra do Riacho.

O Dr. Fernando Betarelo poderia colocar a visão do Estado quanto à estadualização. Nós, do Corredor Centro-Leste, tivemos uma visão à época, quando ainda não se vislumbrava essa questão, voltada à privatização.

V. Sª acompanhou, quando trabalhou comigo, a questão da regionalização do porto público, onde teríamos a participação de toda a interlândia, inclusive dentro do conselho de administração, e a partir daí se privatizaria todo o processo, todas as instalações. Isso também funciona muito bem. Você também conhece bem essa questão. Poderia ser estadual ou municipal e ter um papel como tem Roterdam, como tem a Antuérpia, onde os

sistemas são municipais, são de gestão municipal, e se tem uma operação portuária fantástica, com toda a super-estrutura privatizada. Mas o que eles fazem? Vocês agora voltaram e tiveram oportunidade de, no curso do Corredor Centro-Leste, discutir essa questão lá. A autoridade portuária municipal, quando vai colocar um terminal ou uma área em privatização, que pode ser uma retroárea, ela faz todo o estudo da região para ver se, na realidade, a empresa está trazendo uma nova ... **(falha na gravação)** ... do que se atua no mundo inteiro hoje ainda, e com resultados significativos, da mesmo forma que se tem resultados significativos na área privada. É uma questão de definição e de se ter, na realidade, um planejamento para que isso ocorra de uma forma integrada, dentro de uma visão sistêmica.

Talvez o Dr. Fernando possa colocar qual a visão do Estado com relação à questão da gestão estadual.

O SR. FERNANDO BETARELO - A União decidiu sair da operação portuária. Estão saindo, vão arrendar as áreas, vão privatizar os portos, vão se tornar apenas gestores dessa questão.

Aqui no Estado temos, como portos públicos, Capuava, o porto de Vila Velha, Vitória e Barra do Riacho. O que está andando mais rápido é Barra do Riacho. O que vimos colocando na questão da estadualização é poder participar dos critérios que vão definir esses arrendamentos e privatizações portuárias. A Codesa vem montando esse processo um tanto sozinha

O SR. (Não Identificado) - Desculpe-me, Secretário, mas o Estado já participa desse processo através do (?), que tem uma representação no próprio Estado. O Estado está participando, ou não?

O SR. FERNANDO BETARELO - Em parte, porque o edital de arrendamento está sendo discutido internamente na Codesa. Até solicitamos ao Presidente da República para poder participar da definição desses critérios, já que o porto é fundamental não só para o Estado como para o Corredor Centro-Leste.

A idéia deles é fazer um arrendamento, lançando um edital. O Governo trabalha mais com a idéia de montar um consórcio, onde se garanta a participação dos Estados e Prefeituras do Corredor Centro-Leste, entidades privadas, de forma a garantir a carga, porque o importante é garantir a carga nos portos do Estado.

Queremos ter essa discussão com a União. Estamos fazendo essa reivindicação da estadualização baseados na Lei nº 9.277, que dá essa atribuição à União de, por convênio, passar aos Estados ou Municípios parte de suas rodovias ou portos. É nesse sentido que o Governo está reivindicando a estadualização dos portos.

O SR. (Não Identificado) - O senhor tocou num ponto que me interessa muito. O senhor mencionou a garantia de carga, mas num sistema onde o espírito da Lei nº 8.630 prevê a competição entre os portos, não haverá garantia de carga se não houver qualidade nos serviços e preços compatíveis. Então, essa garantia de carga não existe. O Estado não pode exigir isso. Se é competição, a carga vai para onde o porto oferecer melhores condições operacionais e operações de custo.

O SR. JOSÉ MARIA NICOLAU - O enfoque principal de hoje é a intermodalidade. Já falamos na Lei nº 8.630, dos portos. Pediria que o Dr. Betarelo fizesse uma observação final para que ouvíssemos os demais.

O SR. FERNANDO BETARELO - Não quero polemizar.

A questão da infra-estrutura portuária é importante, a eficiência dos portos é importante, isso demonstramos hoje aqui com os portos capixabas, a Lei de Incentivo do Fundap é importante, tudo isso faz com que os portos capixabas movimentem. Agora, garantir que não aconteça o que aconteceu na Argentina, essa competição, que acaba até prejudicando a movimentação. Queremos discutir com a União sobre os portos públicos, a questão do consórcio, a forma de garantirmos carga, não avaliando o aspecto da infra-estrutura, mas também a gestão dos portos públicos.

O SR. JOSÉ MARIA NICOLAU - Com a palavra o Sr. Maurício.

O SR. MAURÍCIO MONJARDIM - Boa tarde, sou Maurício Monjardim, da Samarco Mineração.

Atualmente, existe um consenso no meio empresarial e político, ou melhor, praticamente em todos os meios, sobre a importância do novo traçado da ferrovia Vitória/Cachoreiro.

Uma das bases de sustentação do Corredor Centro-Leste está pautada no apoio político dos governos estaduais, das bancadas federais e assim por diante. Tivemos recentemente eleições; prefeitos foram eleitos em todos os Estados. Especificamente com relação aos Municípios da região sul do Espírito Santo e, mais especificamente ainda, com relação aos Municípios por onde passa esse novo traçado, temos também novos prefeitos que estarão tomando posse no início do ano que vem.

Minha pergunta é: continuando com essa busca de apoio político, adotada na implantação do Corredor Centro-Leste, a diretoria do consórcio operacional está planejando buscar a participação desses prefeitos em prol de uma maior rapidez na viabilização dessa ferrovia?

A SRª SANDRA STEHLING - Sim, Maurício, temos total interesse em buscar apoio desde a época em que começamos a discutir esse assunto, desde a época em que o estudo foi feito em relação a essa ferrovia que vamos agora chamar de Litorânea.

Amanhã, neste fórum de discussão do Corredor Centro-Leste, esse será o único tema a ser tratado devido à importância que estamos dando a essa ligação, principalmente à integração com o terminal de Ubu, da Samarco.

Gostaríamos de ressaltar que o Senador José Ignácio, como presidente da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, pessoalmente discutiu o assunto dessa ferrovia com o Presidente da República, oportunidade em que salientou o que representará para o Estado essa ferrovia operando em condições de eficiência e produtividade, porque ligará Vitória, não só ao Rio, mas ao Estado de São Paulo. Trata-se de um corredor de abastecimento fantástico, independente, que poderá até atrair cargas para exportação e distribuição, uma vez que temos todo um sistema de transporte a ela interligado. Quer dizer, o sistema interno ferroviário ou rodoviário são muito mais flexíveis do que o sistema de navegação, porque neste temos de consolidar carga com navios cada vez maiores para que tenhamos paradas de linha e tudo o mais. Essa ligação é importantíssima.

Não sei se o Senador gostaria de fazer esse destaque, mas o apoio político está sendo pensado. Já discutimos esse assunto com o prefeito eleito de Anchieta, Deputado Moacir Carone(?), e vamos ter uma reunião com S. Exª antes que ele assuma a prefeitura. Sabemos que S. Exª tem um interesse muito grande nessa questão. Por isso, penso que não teremos problemas com relação à união dos novos prefeitos eleitos em torno dessa questão.

Dependemos do Governo Federal, do apoio político do Senador José Ignácio, da bancada federal e desta Comissão que congrega outros Senadores do País que também têm interesse direto na questão do Corredor.

Gostaria de passar a palavra ao Senador José Ignácio.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Há alguns dias, umas duas semanas, houve uma reunião com os três Senadores do Espírito Santo, o Governador do Estado, o Ministro Antonio Kandir, o Ministro Pedro Parente, Secretário Executivo do Ministério da Fazenda, no Palácio da Alvorada, onde o Presidente nos recebeu com a maior informalidade, o que revelou a preocupação de Sua Excelência com relação ao Espírito Santo.

A reunião não foi no Palácio do Planalto, mas no Palácio da Alvorada, em um clima de muita informalidade, na biblioteca. Naquela ocasião, o Governador do Estado fez uma exposição sobre os problemas da receita e da despesa do Estado, de contas públicas, e nos pediu para fazer uma exposição sobre a economia do Estado, mais precisamente sobre algum projeto que achássemos importante para inserir no plano de metas do Governo.

Colocamos rapidamente para o Presidente da República, que ficou interessadíssimo. A questão econômica do Espírito Santo, a nossa posição no meio da costa brasileira, quer dizer, um traço de união entre o Nordeste e o Sudeste, toda a nossa realidade, inclusive a preocupação que tínhamos sobre o que nos parecia uma ausência gritante do Espírito Santo naquele plano de metas, pois bem, após isso, até o Ministro Kandir disse que não, pois havia 16 pontos no plano de metas que tangenciava o Espírito Santo, que interessava diretamente ao Espírito Santo. Mas o que mais provocou o interesse do Presidente da República foi o fato de que nós, abordando a nossa questão do complexo portuário ou a lâmina de água mais profunda da América Latina, numa posição dessa, com essa perspectiva, Porto de Tubarão, o Complexo Portuário todo nosso, que é, afinal, um porto que está servindo a São Paulo, nos perguntávamos por que não teríamos uma ferrovia, que, saindo por volta de Cariacica, na verdade, viria de Riacho, e surgiria essa ferrovia litorânea que iria entroncar-se com a Rede Ferroviária Federal na frente. Quer dizer, essa era uma preocupação nossa de ver isso no plano de metas, não preocupados tanto com o recurso, que afinal colocamos no Orçamento, de R$40 milhões, apenas para começar, mas a nossa preocupação era ver isso no plano de metas. E o Presidente realmente impressionou-se muito, porque falávamos inclusive no trecho de Riacho a Bahia Sul, quer dizer, esse trecho não tem uma viabilidade econômica hoje - amanhã, seguramente vamos ouvir o Dr. Sérgio -, mas, afinal, ligaria o Nordeste a São Paulo, a partir da existência dele mais desse trecho sul dessa ferrovia litorânea. Quer dizer, ligaríamos o Nordeste a São Paulo.

Essa ferrovia, que vinha lambendo, roçando o Complexo Portuário do Espírito Santo, nos parecia de muita importância até porque reformulei a visão que tinha a respeito do Porto de Riacho. Pessoalmente, no início, eu me

perguntava por que a Vale do Rio Doce quer um porto, por que a Vale do Rio Doce, às vésperas da sua privatização, quer um porto para entregar a um megainvestidor que vai ser exclusivista, vai tê-lo privatizado e exclusivo para ele. Quer dizer, essa era a pergunta que me fazia no começo. Pois bem, com a maior humildade, reformulei esse entendimento depois da reflexão que fiz junto com o pessoal da Vale e concluí que é da maior importância que a Vale o tenha, quer dizer, aqueles US$70, US$75 milhões da Vale, já alocados para o Orçamento de 1997, inclusive é necessário colocarmos, na hora da privatização, a obrigatoriedade de realmente ser implementado e termos o porto de **containers** que vai fazer frente ao Porto de Sepetiba, inclusive por razões outras que até mereceriam um enfoque específico - a questão da retroárea que se tem -, quer dizer, teríamos uma intermodalidade complexa porque seria ferrovia, rodovia, aeroporto, porto, aquilo tudo no Porto de Riacho. O que teríamos seria uma ferrovia que ligaria o Complexo Portuário do Espírito Santo a São Paulo, quer dizer, daríamos um complexo portuário a São Paulo, e isso interessava a São Paulo. Essa foi, provavelmente, uma grande motivação para que o Ministro Kandir, que inicialmente resistia, entendesse que isso poderia ser perfeitamente colocado como algo que completasse o complexo ferroviário, aquilo que desce da Rede Ferroviária Federal antiga, vindo depois por Belo Horizonte, pela estrada de ferro Vitória-Minas, e então seguisse como uma ferrovia complementar importantíssima nesse litoral. Isso disse há pouco o Dr. Betarelo, a questão da duplicação da BR-101 Sul e até a questão do aeroporto, essas coisas todas se completavam, mas é da maior importância. E o Presidente da República estava absolutamente motivado, permeável a isso e determinou ao Ministro Kandir, não que fizesse uma reformulação no plano de metas, pois teria que reformular para todo mundo, mas colocar isso como parte integrante, algo como Unaí-Pirapora lá em cima, e com a vantagem de não querermos dinheiro dele.

A nossa visão era que o Governo Federal encampasse e visse isso como alvo parte do plano de metas, porque teríamos condições de conseguir o recurso a médio ou longo prazo porque realmente um pouco de apoio do Governo Federal havia o maior interesse certamente de se ter esse complexo portuário a serviço de São Paulo. Então estou falando isso considerando a realidade, a pujança econômica de São Paulo.

Era isso. Tenho a impressão de que é algo perfeitamente possível, já a essa altura, nas boas graças do próprio Ministro Kandir, e acredito que isso seja algo que não é muito só sonho, é algo próximo de ser concretizado.

O SR. JOSÉ MARIA NICOLAU - Mais alguma pergunta?

O SR. SIMÃO MAGALHÃES - Sou engenheiro com especialização na área de economia. Trabalhei muito tempo nas Nações Unidas e tive passagem em consultorias ao Banco Mundial e BID. Uma experiência ainda um pouco pequena.

Eu queria falar algo sobre médio prazo. Acho que estamos analisando hoje as coisas em termos de presente, mas é hora de pensarmos um pouco no futuro e no médio prazo. Chamou-me a atenção a transparência que a Drª Sandra apresentou em que se falou na "Ilha Continental", onde se mostrou uma imensa malha de transporte ferroviário e hidroviário em que hoje o nosso Corredor Centro-Leste está envolvido. Quero apenas tentar ligar duas coisas que são muito importantes não somente para mim, mas para o Brasil como um todo.

No final da década de 80, o Governo brasileiro assinou um acordo com a OEA, do qual participaram, pelo Governo brasileiro, o Ministério do Interior da época e os Governos dos Estados do Pará, Maranhão, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Distrito Federal. Firmou-se um convênio para se elaborar um projeto de dar recuperação econômica e social do cerrado e que tinha como base a navegabilidade do complexo hidroviário do Araguaia-Tocantins.

Foi estruturado um grupo de estudo para estudar toda essa viabilidade, elaborar um projeto e, depois, tentar negociar esse projeto com o Banco Mundial. Participaram desse grupo uma equipe de brasileiros e uma equipe foi proporcionada pela OEA, de técnicos internacionais. E, honrosamente, participei da equipe brasileira que elaborou o projeto.

Então, quando vejo tudo isso tão bem estruturado e que vejo com a tendência do nosso Corredor Centro-Leste, que é um orgulho do Espírito Santo, eu sou capixaba também, em trazer tudo aqui para o porto de Vitória, fico pensando naquele trabalho imenso que fizemos com o projeto que se denominou "Projeto de Desenvolvimento Integrado do Araguaia-Tocantins", famoso PRODIAT da época, que envolveu esses Estados todos por lá, e que chegamos a uma conclusão, naquele projeto, da total navegabilidade do Araguaia-Tocantis, e o projeto ainda contemplava não só a navegabilidade do Araguaia-Tocantins, era uma conseqüência do projeto, que planejava todo o desenvolvimento da interlândia do Brasil central, desde educação, saúde, saneamento, meio-ambiente, enfim, tudo aquilo que pudesse, realmente criar uma alta produtividade da área do cerrado e que tudo isso seria utilizado como meio de transporte a navegabilidade do Araguaia-Tocantins.

Terminamos o projeto, que foi entregue ao Governo para a negociação com o Banco Mundial. Passaram-se os Governos e, francamente, não sei a que ponto chegou esse projeto, onde ele está.

Minha preocupação hoje é o seguinte: não seria o caso de, num futuro de curto prazo ou de longo prazo, o nosso estimado Corredor Centro-Leste começasse a analisar a possibilidade desse entrosamento entre essas duas grandes vias de transporte em que nós tivéssemos aqui uma grande parte escoando para o sul, através de toda essa malha ferroviária e hidroviária que foi apresentada, e outra grande parte chegasse ao rio Amazonas pela navegação do Araguaia-Tocantins, que era a coisa mais viável da época, era a coisa mais importante da época levar tudo aquilo pelo Araguaia-Tocantins e jogar lá no Amazonas para sair para o mundo inteiro, com um custo, talvez, muito mais baixo do que se tentássemos trazer isso para o sul ou sudeste do nosso País.

Então, deixaria essa preocupação que hoje é minha com a senhora. Não seria o caso de, no futuro, se verificar em que pé está esse projeto. Será que há um pontinho de conexão em que possamos juntar centro-leste e Araguaia-Tocantins para fazer um grande corredor que viesse do Pará até Vitória ou até Argentina, em um meio de transporte muito mais fácil, muito mais viável e muito mais econômico.

Quero transferir a minha preocupação, pois há três anos participo desse projeto, para a senhora como uma das diretoras do Centro-Leste. Quem sabe haveria algum ponto em que esses dois grandes complexos de produção e de transporte pudessem encontrar algum ponto de contato no futuro.

A SRª SANDRA STEHLING - A observação de V. Sª é muito pertinente, hoje estamos discutindo essa integração, não está esquecido. O próprio trabalho hoje já está se operando, já se fez exportação de soja através do Araguaia pegando uma parte da ferrovia Norte-Sul, com 100 quilômetros já executados, e se exportou através de São Luís do Maranhão.

Hoje esse sistema já está operando, o Projeto do Corredor Centro-Leste é de integração com todas essas demais vias no centro do País. Consideramos importantíssimo todo o sistema hidroviário, seja do Araguaia ou do rio São Francisco que temos condições a médio prazo de ter uma integração eficiente em Pirapora. E quando todo esse sistema hidroferroviário, com as suas pontas rodoviárias, na realidade, estiver implantado no País e em funcionamento, obviamente o Corredor Centro-Leste tem a sua interlândia.

Na realidade, não conseguimos ir além do oeste de Gurupi. Esse é um divisor econômico. A partir daí se exportaria por São Luís do Maranhão, ou pelo sistema de integração com o rio Amazonas, ou se optaria pela exportação através do Complexo Portuário do Espírito Santo.

Estamos trabalhando nessa integração com todo os meios. Não tive oportunidade de entrar em mais detalhes, mas agora o Corredor Atlântico do Mercosul foi criado. Ele trabalha desde o rio Amazonas na integração de todos os portos do Amazonas e de Belém e toda a costa, prevendo-se não só essa união de portos por cabotagem, o sistema de navegação, mas principalmente essas redes internas em cada porto. São 11 portos hoje que fazem parte do Corredor Atlântico do Mercosul.

O SR. (Não Identificado) - Dr. Sandra, talvez esse tema seja melhor discutido no dia 17, quando se falará sobre energia, mas na sua exposição estão previstas para a área de influência do Corredor quatro térmicas a carvão, totalizando 1.400 megawatts de energia. Dentro dos próximos anos o que se espera com a interligação das malhas nacionais de gasodutos é que Espírito Santo esteja incluído com o próximo ramal Macaé-Vitória. Está prevista essa fonte energética também para auxiliar no suprimento energético dessa área de influência, o ramal do Centro Leste?

A SRª SANDRA STEHLING - As 4 termoelétricas não estão previstas, elas foram analisadas, existe uma viabilidade, no Estado de Minas, de Ipatinga, a Cemig está analisando até em função de outros investimentos, como consórcio, entrando inclusive em hidroelétrica hoje. Essa térmica entrando no sistema teria condições de inverter o sistema e abastecer São Paulo, que hoje é um caos com uma demanda de 12.000 megawatts e um crescimento de 5% ao ano, tendo uma demanda ano de 600 megawatts.

Essa questão foi analisada e discutida com o Secretário de Energia de São Paulo, Dr. David Zylbersztajn essa questão do abastecimento com a inversão do sistema. Minas passava a abastecer as grandes indústrias, mas nesse momento o setor de energia também está passando por um processo de privatização, de acomodação do sistema. Os pré-viabilizados (?) foram feitos, mas essas análises estão sendo feitas paulatinamente. A própria Cemig, agora,

está abrindo capital, com **aprove** de 33%; inclusive, a Chilectra, que entrou na privatização da Cerj e foi o consórcio vencedor, já demonstrou forte interesse.

A questão do gás está sendo analisada também em toda a interlândia*. Estamos discutindo isso com a Petrobrás. Aliás, virá aqui o superintendente da Petrobrás, que trata da questão do planejamento estratégico da empresa, o Dr. José Fantine, que tem uma visão muito interessante de todo o sistema. Acho que valerá a pena estar aqui neste dia para presenciar e discutir isso. Neste momento estamos até discutindo a entrada, como uma consorciada nossa, da BR distribuidora no consórcio operacional do Corredor Centro-Leste.

O SR. (Não Identificado) - Não havendo mais perguntas, antes de passar novamente a palavra ao Senador José Ignácio Ferreira, quero fazer uma retificação que me foi solicitada. O tema da palestra de amanhã é "Ferrovia Atlântica" e não "Centro-Atlântica", que já foi tratado hoje. O horário amanhã será novamente às 14h30min, com o Dr. Sérgio Luís. A partir da próxima segunda-feira, o horário será às 19h.

De minha parte, gostaria de agradecer aos organizadores deste evento por me terem convidado para participar desta Mesa, o que é da maior importância.

Quero também lembrar que o Espírito Santo, neste ano, deu mostras de que está realmente preocupado com seu futuro, pelo menos do ponto de vista de discutir o desenvolvimento do Estado nos seus aspectos mais relevantes. No princípio do ano houve um seminário sobre importação e exportação no porto de Vitória. Depois, tivemos um seminário específico sobre o Mercosul, inclusive com pessoas da Argentina e do Uruguai, que nos brindaram com palestras. Em setembro, houve um seminário de excelente nível, que abordou a questão da logística e de intermodalidade de transporte. Além disso, tivemos o Projeto Vitória do Futuro, em que o Espírito Santo esteve também envolvido, quando se discutiu o que poderá ocorrer.

Agora estamos encerrando, de forma brilhante, este Seminário, intitulado de "Senado Federal, Corredor Centro-Leste", que se estenderá até o dia 18, o qual tem todos os méritos possíveis, primeiro, pelo oportunismo dos temas que está abordando e que irá abordar, todos da maior importância para o Estado e para o Corredor Centro-Leste, e, segundo, pelo gabarito dos palestrantes e dos debatedores. Temos o que há de melhor. Nesse sentido, quero parabenizar o Senador José Ignácio Ferreira por esta iniciativa. Estamos sempre muito carentes, no Espírito Santo, de iniciativas dessa natureza.

Neste ano, durante todas essas palestras ocorridas nesses seminários, ficou evidenciado que, a essa altura, todos nós, que participamos de alguma forma, que queremos participar desse processo de desenvolvimento ou que estamos nele envolvidos, sabemos de cor e salteado quais são as nossas vocações, as nossas potencialidades, o que queremos e devemos fazer para não perdermos o bonde da globalização. Já ficou bem claro o que tem de acontecer aqui. Tomara que o próximo ano não só nos brinde com eventos dessa natureza - a universidade está disposta a participar deles -, mas que também já se comece a operacionalizar ações que tornem possível esse futuro que todos nós almejamos.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Quero, agradecendo a todos pela presença, dizer que uma preocupação ficou muito clara e ainda está sem pouso específico. Trata-se da questão de que é evidente o esforço de adaptação do País à economia da velocidade, quer dizer, à economia da sociedade pós-industrial, a sociedade da informação, estamos promovendo todas as reformas do Estado necessárias e entrega(?) à sociedade daquilo que o Estado já não vai fazer mais. Temos uma realidade que vai se construindo. Vamos entregando a operação portuária, a ferroviária, a rodoviária, a operação em telecomunicações e estamos necessitando de conservar nas mãos do Estado - e é essa a política do Governo, um governo social-democrata, que acredita no mercado, mas não acreditando tanto assim, ao ponto de soltar inteiramente nas mãos desse mercado a gestão da economia. Então, o Estado conserva na sua mão o poder concedente, o poder de regulação, de controle, de fiscalização.

O que realmente parece - nas indagações do Celso, percebi isso muito claro, na resposta que o Dr. Bernardo deu, na indagação feita pelo Dr. Betarelo(?) - que esse é o grande desafio nosso, de construir uma estrutura, cultura regulatória, exercendo o que fez praticar essa cultura de regulação, de exercício do poder concedente, de controle, para que aquilo que seja concedido no plano operacional se sintonize com o interesse público.

O que aconteceu até agora é que as coisas eram muito estanques. Víamos, por exemplo, até recentemente, que a Vale do Rio Doce podia ser um túnel, sem necessitar de estação. Até recentemente podia descer direto porque não tinha necessidade de estação, porque o que se tinha é para trazer de lá o minério ou descendo para chegar até aqui.

Na verdade, aquela visão nossa de construir ao longo da ferrovia aqueles eixos de adensamento econômico não foi possível por várias razões, mas agora não queremos, nesse tabuleiro novo, que isso realmente se repita, surgindo poderes estanques dentro da sociedade, estando ela no exercício do poder de operação. Na verdade, para esses poderes vamos ter que possuir algum instrumento na mão do Estado para fazer que haja uma sinergia, que se estabeleça uma logística realmente entre esse modais todos e com a presença do Estado.

Considero isso da maior importância, porque o Estado, nesse caso, retira-se por inteiro, tenho impressão que seria uma coisa desastrosa. A operação fica na mão privada, mas o controle, o poder concedente, a fiscalização, a regulação continuam em mãos de estatais. E, afinal de contas, uma das observações que tenho com relação à questão da privatização da Vale do Rio Doce, que envolve um complexo de questões, é que possuo uma série de indagações que tenho feito, que vão aos poucos sendo superadas: vende em bloco, vende em partes, a questão de como é que fica a logística de transporte, que é a principal da Vale, como é que vai ficar isso na hora em que coloca na mão privada, como é que vai ficar esse rink(?) necessário, e a questão dos recursos da Vale.

Cada dia mais, convenço-me, pessoalmente, que os recursos apurados com a eventual privatização da Vale não devem ser empregados no abatimento de um quinze avos de dívida interna.

Não vejo como pegarmos os US$10 bilhões que sejam e colocarmos para abater um pingo d'agua no oceano - não vejo razão para isso. Preciso desse recurso. Na verdade, com relação à privatização da Vale, que é a grande multinacional que o Brasil tem, as indagações ainda persistem, e eu as tenho muito.

No Senado Federal, o Presidente assumiu o compromisso de que só o fará depois que as dúvidas desaparecerem no Senado, que ainda são muitas, não em relação à privatização em si de uma estatal, porque acho que todas devem ser privatizadas; mas vejo a privatização, sobretudo da Vale, como uma necessidade que o País tem de não pagar interna, uma parte, um quinze avos da dívida interna, mas algo que represente uma substituição de ativos.

A Vale vai continuar e o seu recurso é empregado para certas lincagens, por exemplo, como Unaí-Pirapora, e certos pontos que venham permitir as grandes conexões com a logística toda de transporte, etc.

Então, vejo assim, e essa é uma indagação que tenho. Não tenho ainda, a não ser a visão de que privatizar é necessário, até as questões das jazidas são indagações que formulo a mim mesmo e, portanto, não pacifiquei o meu espírito a respeito dessas questões.

De maneira que aproveito essa oportunidade para dizer que emergem aqui dúvidas sérias com relação aos problemas de cultura regulatória como, também, em relação à necessidade de formação dessa inteligência e de quadros qualificados para gerir o Brasil novo.

Quero, nesta oportunidade, agradecer a presença de todos neste Seminário sobre o Corredor Centro-Leste, promovido pelo Senado Federal, por meio desta sua Comissão específica. Inclusive, há o apoio da Rede Gazeta, a quem agradecemos muito. Estendemos esse agradecimento às empresas Coimex Trading, Samarco Mineração S.A. e aos senhores palestrantes Sandra, do Consórcio Corredor Centro-Leste; Dr. Bernardo Figueiredo, da Ferrovia Atlântica pelas palestras.

Não podemos deixar registrar a presença do Dr. José Maria Nicolau, moderador destes trabalhos, professor da UFES, figura emérita, e à vice-Prefeita eleita de Vitória, Drª Luzia Alves Toledo. Estiveram conosco, também, o representante da Capitania dos Portos, do Espírito Santo; Dr. Fernando Betarelo, Secretário de Estado dos Transportes; Presidente da Associação Comercial, Roiques Coelho(?); Dr. Victor Martins, Secretário Executivo da Câmara do Corredor Centro-Leste; representante do Presidente do Bandes, Dr. Sérgio Borges; Secretária Sandra Berredo(?).

Ainda queremos registrar as presenças marcantes da Superintendente da Infraero, Drª Elizabete; do ex-Secretário de Estado, Saturnino Rangel Mauro e Dr. Sérgio Misse, que será o palestrante de amanhã.

Estendo meus agradecimentos a minha assessoria pessoal, Dr. Geraldo Simões, Dr. Francisco Pinheiro e a todo o pessoal da imprensa, Dr. Paulo César e Dr. Ademir.

Não posso deixar de salientar a presença de empresários de destaque que estiveram nesta reunião, como Dr. Carlos Ernesto e seu filho, proprietários da Estação Aduaneira da Silotec, empresários que merecem registro por causa de sua dedicação e estímulo que dão ao Espírito Santo, inclusive pelos planos que têm para investimento em nosso Estado. Acima de tudo, não posso deixar de lembrar do Dr. Marcos Parente e de todos os funcionários aqui presentes.

Declaro encerrados os trabalhos desta reunião.

ANEXO IX

9ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

3º DIA DO

SEMINÁRIO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADO EM 26 DE NOVEMBRO DE 1996
VITÓRIA/ES

O SR. APRESENTADOR - Boa tarde. O Senado Federal, o Corredor Centro-Leste, a Rede Gazeta, a Coimex e a Samarco agradecem a presença de todos aqui nesta tarde.

Para darmos início aos trabalhos desta terceira etapa do seminário "Senado Federal: Corredor Centro-Leste", gostaria de chamar para compor a mesa o Sr. Senador José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste.

Os palestrantes do dia são o Dr. Sérgio Misse, Vice-Diretor da Enefer; Drª Sandra Berredo, Secretária Estadual de Ações Estratégicas e Planejamento, para atuar como moderadora; Dr. José Tadeu de Moraes, Superintendente do Porto de Ubu, vai atuar como um dos debatedores do dia; Dr. Luís Soresini, Secretário de Agricultura, Indústria e Comércio da Aracruz; Drª Sandra Stering, Diretora Operacional do Corredor Centro-Leste, e a Vice-Prefeita eleita de Vitória, Drª Luzia Toledo.

Para darmos início a esta solenidade, passo a palavra ao Presidente da mesa dos trabalhos, o Sr. Senador José Ignácio Ferreira.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Inicialmente, quero saudar os componentes da mesa, o Dr. Sérgio Misse, Diretor da Enefer(?), que é o palestrante de hoje; a Drª Sandra Berredo, Secretária Estadual de Ações Estratégicas e Planejamento, que a moderadora; o Dr. José Tadeu de Moraes, Superintendente do Porto de Ubu; Dr. Luís Soresini, Secretário de Agricultura, Indústria e Comércio de Aracruz; a Drª Sandra Stering, Diretora Operacional do Corredor Centro-Leste; a Vice-Prefeita eleita de Vitória, Drª Luzia Toledo e também as demais autoridades aqui presentes, empresários, funcionários públicos e ex-Secretários de Estado.

Antes de passar a palavra a Drª Sandra, refiro-me à palestra de hoje, que tratará - o Dr. Sérgio Misse com toda a sua competência pessoal, todo o seu cabedal - dos novos projetos e ferrovias para o Espírito Santo. Ou seja, a estrada de Ferro Norte do Espírito Santo, quer dizer, uma ferrovia litorânea; Bahia Sul a Aracruz é um ponto de ligação do Nordeste conosco, é o fim do Nordeste conosco; e a variante Vitória-Cariacica ao sul, o que praticamente permitiria a ligação do Nordeste com São Paulo.

Consta da palestra um levantamento da situação atual, sendo analisados os assuntos sob os aspectos técnicos, do meio ambiente, institucional, econômico e também sob o ponto de vista dos operadores das demais ferrovias. Ela avalia o problema de forma sistêmica dentro das variáveis regionais e nacionais e trata da colocação do Espírito Santo na região econômica do Sudeste, como se insere o Estado nesse quadro. Compreende também a discussão técnica e política de investimento desse porte na ótica do processo de privatização atualmente em curso no País e sugere soluções de continuidade.

Passo a palavra à Drª Sandra Berredo, moderadora dos trabalhos.

A SRª SANDRA BERREDO - Senador José Ignácio Ferreira; Dr. Sérgio Misse, nosso expositor; Dr. José Tadeu de Moraes, Superintendente do Porto de Ubu; Dr. Luís Soresini, Secretário de Agricultura, Indústria e Comércio de Aracruz; Drª Sandra Stering, Diretora Operacional do Corredor Centro-Leste; Drª Luzia Toledo, Vice-Prefeita eleita de Vitória.

O palestrante de hoje será o Diretor da Enefer, Dr. Sérgio Misse, que falará sobre a Ferrovia Atlântico, tanto a parte sul quanto a norte.

O currículo do Dr. Sérgio Misse é imenso. É engenheiro civil, especializado em transportes, formado pela Escola Politécnica da Universidade Federal do Espírito Santo, em 68, **master of science** pelo **Institute of Transportation and Traffic Engineering, University of California, Berkley**, 1972.

Como profissional da engenharia, no período de 66 a 77, foi dos quadros da Companhia Vale do Rio Doce, desempenhando funções na Estrada de Ferro Vitória-Minas; na Rio Doce Engenharia e Planejamento e na Administração Geral de Empresas. No período de 77/87, foi Diretor Técnico da Enefer, Consultoria e Projetos Ltda, atuando no ramo da engenharia construtiva no Brasil e no exterior. Em 1988, foi Diretor da Coenfa - Comércio, Engenharia e Construções Ltda, Construtora de obras públicas, rodovias e ferrovias, retomando essa função em maio de 1992.

Na área governamental, de setembro de 88 a maio de 90, foi Presidente do Detro - Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro, autarquia responsável pelo planejamento, concessão, fiscalização e regulamentação do transporte rodoviário de passageiros.

De junho de 1990 a maio de 1992, dirigiu o Departamento Nacional de Transportes Ferroviários no Ministério da Infra-Estrutura. Na época, presidiu os Conselhos de Administração do CBTU, Companhia Brasileira de Trens Urbanos, a Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários, Engenharia e Construção de Ferrovias, Valec; Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre; foi membro da Rede Ferroviária Federal.

Na área acadêmica, lecionou na Escola de Engenharia da Universidade Federal do Espírito Santo, em 1972 e 73. Participou nos doze últimos anos como professor conferencista do Programa de Pós-Graduação de Transportes do Instituto Militar de Engenharia. Em 1989, foi professor e paraninfo da primeiro curso de pós-graduação de Engenharia Ferroviária, patrocinado pela Universidade Federal e Companhia Vale do Rio Doce. Tem artigos e trabalhos técnicos publicados em revistas especializadas e jornais de grande circulação. No setor literário, vem publicando crônicas no jornal **A Gazeta**, de Vitória, e tendo lançado o seu primeiro livro em 1994.

Foi condecorado com a Ordem do Mérito Domingos Martins, no grau de Cavalheiro, pela Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo. Foi agraciado com o título de Cidadão do Estado do Rio de Janeiro pela Assembléia Legislativa do Estado e é cidadão honorário de vários municípios do Estado do Rio de Janeiro.

Atualmente é empresário, consultor de engenharia e membro do Conselho Consultivo da Confederação Nacional dos Transportes.

Gostaríamos de agradecer também aqui o convite do nosso Senador para estar aqui moderando este debate.

Passo a palavra ao Dr. Sérgio Misse.

O SR. SÉRGIO MISSE - De início, eu queria cumprimentar os demais integrantes da mesa e demais autoridades e agradecer o convite para estar aqui hoje.

Participar de um seminário de tamanha repercussão como este é muito engrandecedor para qualquer profissional. Essa oportunidade permitiu-me voltar ao convívio dos amigos. Há dez anos que não falávamos com os colegas de Vitória. Hoje, estou revendo grandes amigos e companheiros de uma época que tenho muita saudade. Estou muito feliz de estar aqui e gostaria agradecer por isso, principalmente na pessoa da nossa grande ferroviária, Helena, com vinte anos de ferrovia, hoje uma grande batalhadora pelos corações imensos dos ferroviários.

Ontem assistimos a duas palestras muito interessantes no sentido de olhar o corredor centro-leste de forma global, ampla, sistêmica, nos seus aspectos e interligações e com toda a sua pujança no desenvolvimento do Espírito Santo.

Assistimos também às palestras da Deputada Sandra Stering e do Sr. Bernardo, que se concentrou na ferrovia centro-atlântica, a nova ferrovia privatizada, que é a antiga regional centro-leste da rede, e também no processo e na problemática da distribuição modal no Brasil e na intermodalidade.

Hoje falaremos, inicialmente, sobre o que chamamos de ferrovia atlântica, e isso nos causa problemas, pois ferrovia pressupõe perfil, planta, vagão, trem, e nós não temos nessa ferrovia nem planta, nem perfil, nem vagão, nem trem. Trata-se de uma idéia de um sistema logístico de grande repercussão para o Estado, mas que ainda não tem índices como o TKU e o TKB. Portanto, daqui para a frente, com a permissão do Senador que a determinou como ferrovia atlântica, chamá-la de corredor ferroviário atlântico, já que não temos necessidade em falar de uma ferrovia em si.

Faremos uma pequena retrospectiva antes de falarmos propriamente da ferrovia atlântica. Penso que devemos começar por onde tudo

começa, do princípio. O sistema ferroviário brasileiro hoje tem a mesma configuração desde o período colonial. Ou seja, todas as linhas partiam do interior para o litoral, com o objetivo específico de transportar a mercadoria a fim de exportá-la, tais como o café, o ouro, o minério de ferro ou o açúcar do Nordeste.

Em determinado momento, pretendeu-se dar uma conotação sistêmica a essas ferrovias. E as dificuldades começaram a surgir porque não existem ligações com o sistema longitudinal brasileiro, nem na costa nem no interior. Então, tornaram-se ferrovias isoladas, com enormes dificuldades de interligar determinadas regiões. E continuou a idéia das ferrovias coloniais. Isso não é antigo. Na década passada, nos cansamos de discutir e tratar do assunto dessa forma. Este trabalho é do final da década de 80. Ou seja, o Brasil, com uma série de corredores de exportação, sempre com a preocupação de como transportar a soja e outros produtos agrícolas para o Porto de Paranaguá, para o Rio Grande, para Santos, para Vitória e para o Rio de Janeiro.

Fizemos um levantamento do que era exportado e encontramos mais de 200 milhões de toneladas de soja, se somássemos toda a soja que viabilizava cada corredor de exportação. Portanto, se tivéssemos 200 milhões de toneladas de soja para exportar acabaria o mercado de soja em preço e em quantidade. Percebemos que o processo não era apenas de exportação. Existia um fluxo intra e interregional maior do que o fluxo de exportação. Isso já foi levantado em quase todas as regiões brasileiras. Quanto ao Nordeste ainda tenho algumas dúvidas, mas nas Regiões Sudeste e Sul os fluxos interregionais são muito maiores do que os de exportação.

As ferrovias brasileiras projetadas, que provavelmente constarão do Plano Nacional de Viação, já em fase final de aprovação, procuram dar um sentido sistêmico do ponto de vista dos corredores dos fluxos interregionais. As ferrovias norte-sul, a ligação Açailândia-Belém, a Transnordestina, as ferrovias e a sua ligação têm essa função.

Aqui temos as ferrovias do Paraná, que também interligariam todo o sistema produtivo do Paraná. O tronco sul já foi feito no passado e, assim, temos os nossos dois projetos que se inserem totalmente na idéia macro brasileira de priorizar e estudar com mais carinho os fluxos interregionais.

A Região Sudeste tem 32% da população e 60% da exportação. Tudo nesta região é grande. As coisas economicamente ativas, hoje, no Brasil que estão concentradas nessa região. Essa região é servida pela FCA - como vimos ontem - a Ferrovia Centro-Atlântica. Como Bernardo ontem explicou, esse sistema vai a Vitória, no Espírito Santo. Aqui, em vermelho, está a Ferrovia de bitola larga que hoje nós chamamos de NRS Logística e a Companhia Vale do Rio Doce com a Vitória-Minas no sistema.

Então, do ponto de vista de distribuição espacial, existe uma rede bastante densa na região de Belo Horizonte até São Paulo, que, somada com a rede da Fepasa, daria acesso ao interior de São Paulo. Os nossos projetos se inserem dentro dessa problemática da região Sudeste no sentido - como nós veremos daqui a pouco - de trazer o Espírito Santo para o que nós chamamos de triângulo econômico. No Brasil, quando dizemos triângulo econômico nos referimos a Minas, São Paulo e Espírito Santo. Queremos transformar esse triângulo econômico no quadrilátero econômico, entrando o Espírito Santo que hoje é o Estado do Sudeste que está mais afastado da economia global na própria região. Para que isso aconteça, nós precisamos dar condições de infra-estrutura para que o Espírito Santo entre, realmente, na região econômica do Sudeste e nós, para isto, não podemos ter só ligação com Belo Horizonte - só a ligação ferroviária com Minas é pouco para permitir que isto aconteça. Daqui a pouco, daqui para frente, nós vamos, então, estudar e discutir a inserção desses dois segmentos ferroviários nessa logística regional.

Assim, com um pouco mais de detalhes, o que nós chamamos de estrada de ferro do norte do Espírito Santo é uma ligação projetada da Bahia sul até algum porto do ramal que liga a Vitória-Minas com a Portocel, a Aracruz Celulose. Essa é uma ferrovia de aproximadamente 280 quilômetros - dependendo, ainda, do traçado. Ela é praticamente paralela à BR-101 e atinge todo o norte do Espírito Santo que, hoje, não tem nenhuma tradição e nenhuma expectativa nem previsão de um processo dessa magnitude. A parte sul é uma variante, porque já existe a ferrovia que está dentro daquele consenso de que nós falamos - de Cachoeiro para Vitória ela sai de 49 metros e vai a Domingos Martins e Marechal Floriano e, depois, desce ao nível do mar. Ela foi buscar café. Ela ia aonde havia café. Ela não foi para onde era melhor construí-la; ela foi buscar o café, que era a riqueza que foi sempre exportada na época. Hoje há necessidade de fazer essa variante, porque de Viana até Cobiça há um trecho de capacidade reduzida que não permite qualquer modernização e nem aumento de capacidade acima de 500 mil toneladas/ano - com o detalhe de estar acima dela - e estamos com dificuldade de transportar nessa região. Essa variante, então, permitiria ultrapassar este grande gargalo. De Cachoeiro do Itapemirim até o Rio de Janeiro seriam obras de recuperação de menos monta. Aí não exige nenhuma variante.

Observa-se que a estrada de ferro do norte do Espírito Santo, do ponto de vista técnico, é uma ferrovia que não tem grandes dificuldades, a não ser a transposição, principalmente a do rio Doce, que é bastante complicada. É uma ferrovia cuja construção não oferece grandes dificuldades, a não ser a transposição do rio Doce, por se tratar de uma ponte complicada, que exige um estudo mais detalhado de viabilidade do que os que já foram feitos até hoje. Há necessidade de se desenvolver um trabalho maior de engenharia na transposição do rio Doce e na dos outros dois rios: o Mucuri e o São Mateus. Fora isso, é uma ferrovia que, do ponto de vista técnico, ofereceria grau de dificuldade para ser construída e custo relativamente baixo.

A dificuldade que teremos diz respeito ao meio ambiente, pois essa ferrovia passa por reservas. Há cinco anos, quando esse estudo foi feito, a preocupação com o meio ambiente não tinha tomado a dimensão que tem hoje, por isso é necessário que se faça uma avaliação mais completa do impacto sobre o meio ambiente.

No que diz respeito aos aspectos técnicos, não vemos nenhuma dificuldade na construção dessa ferrovia; agora, quanto ao meio ambiente, há que se ter um pouco mais de cuidado, pois a ferrovia passa por uma reserva, e realmente isso pode aumentar o custo de construção com relação ao previsto no estudo de viabilidade. Sobre os aspectos institucionais, essa ferrovia é praticamente um ramal da estrada de ferro Vitória-Minas, quer dizer, ela, apesar de ter 280 quilômetros, funcionará como ramal da estrada de ferro Vitória-Minas - algo muito parecido com o que acontece hoje com a Ferroeste, que é uma ferrovia dessa magnitude e acabou sendo um ramal da rede ferroviária, porque ela não tem função por si só. Portanto, do ponto de vista institucional, ela é uma ferrovia que tem um certo grau de complexidade, pois ela passa por mais de um Estado e quando isso acontece, é preciso uma concessão federal. Então, essa ferrovia, mesmo sendo um ramal, teria que ter uma concessão federal para a sua implantação; não há como fugir de uma concessão federal. O máximo que se poderia conseguir era uma expansão da concessão da Vale do Rio Doce para permitir que se construísse esse ramal, essa nova ferrovia de 280 quilômetros. É um problema institucional que tem de ser visto com mais cuidado.

Do ponto de vista das operadoras, essa ferrovia depende exclusivamente da Vale do Rio Doce. Há uma ligação umbilical de decisão dessa ferrovia com os projetos estratégicos da Vale do Rio Doce. Dificilmente será possível alongar a discussão desses processos sem uma ativa participação da Vale do Rio Doce, que é um ator importantíssimo nesse processo: ela é operadora da região.

Esse tipo de ferrovia que estamos prevendo não cria nenhuma expectativa de compra de locomotivas ou vagões. Quer dizer, toda a sua viabilidade depende da utilização da capacidade instalada de tração e material rodante das próprias operadoras e, com isso, há necessidade de se ter uma decisão contrapartida com uma operadora, que é a Vale do Rio Doce.

Esse projeto, como veremos em breve, tem uma estrutura privada, pois ele foi imaginado e conceituado para atender a um processo industrial que se dá na região. O início disso tudo não se deu a partir de uma alternativa de se privatizar esse sistema e sim de esse sistema atender a um processo industrial. Hoje temos que operar isso, quer dizer, essa não é mais a visão estratégica do governo. Não há mais possibilidade alguma de empresas desse porte conseguirem viabilizar ferrovias para o seu uso próprio.

Sobre se há viabilidade, algo que todo mundo pergunta, quero dizer que a viabilidade depende do enfoque que se dá. Todos os projetos de infra-estrutura, no Brasil, em regiões como a nossa, do ponto de vista do Governo, são sempre viáveis. Há sempre o custo-benefício positivo. Então há sempre uma possibilidade, do ponto de vista governamental, de ser viável, o que não é o caso aqui.

Isso não existe, não é mais dinheiro do Governo. Aqui temos que pensar em **cash flow**, temos que pensar em outro sistema. A viabilidade desse projeto vai depender de ações que teremos que fazer daqui para a frente.

A privatização, da mesma forma, está ligada ao sistema de viabilidade que vamos ter.

Os cenários para a Ferrovia Norte-Espírito Santo são muito interessantes. Essa ferrovia liga duas fábricas de celulose e liga projetos de reflorestamento, que seriam os seus grandes clientes.

Eu poderia imaginar que estivéssemos vivendo num mundo

maravilhoso, que as duas fábricas de celulose e as duas empresas de reflorestamento se dessem muito bem, que não tivessem nenhum problema de competição no mercado, e que se unissem para fazer alguma coisa que fosse bom para as duas.

Essa não é a realidade. Se fosse a realidade, estaríamos embarcando alguma coisa na Portocel, o que não estamos fazendo hoje.

Os cenários que têm que ser analisados têm que vislumbrar também o lado empresarial dos clientes que estão envolvidos nos projetos. Eu não posso pressupor que eles vão se entender. Tenho que ter algum projeto que seja tão bom que eles se entendam. Vamos voltar a isso mais tarde um pouco.

No nosso lado sul, os aspectos técnicos já mudam um pouco. O projeto sul é praticamente uma variante de Viana a Cobiça, e podemos destacar três seções diferentes do empreendimento.

Podemos dividir em três lotes, coisa que não é possível fazer na Ferrovia Norte-Espírito Santo, porque o objetivo dela é ligar o sul da Bahia à Aracruz. Não tenho nada intermediário que me permita projetar e imaginar o empreendimento em etapas.

No sul isso se torna um pouco mais fácil, porque esses lotes têm vida econômica independente. O lote um vai ter que ser feito por alguém, em algum momento, ou melhor, já devia ter sido feito há muito tempo.

Hoje, a antiga Leopoldina, a Estrada-de-Ferro Centro-Atlântica tem uma ligação precária com a Vale do Rio Doce. Essa ligação nem existe. Ela está destruída há algum tempo e foi feita uma ligação precária, para que houvesse a ligação física entre as duas empresas.

O lote um é um lote de interesse crucial para o Espírito Santo, independentemente de ser ou não construída a Ferrovia Atlântica ou de ser privatizada a Vale. Qualquer que seja a decisão tomada no futuro, esse é um lote que vai ter que ser feito.

Esse lote sai de Frechal, vai a Viana, retira todas as linhas que existem hoje no Município de Cariacica, que poderão ser usadas como a prefeitura quer, como corredor de transporte urbano, ou, provavelmente, rodoviário, e tem uma ligação direta da Vale do Rio Doce com a Ferrovia Centro-Atlântica, na região de Viana.

O outro trecho seria de Viana ao Porto de Ubu, da Samarco. Isso ligaria o Pórto de Ubu a toda a hinterlândia do Corredor Centro-Leste. Por si só ela já tem função. Independentemente de continuar ou não, o lote dois coloca o Porto de Ubu em todo aquele contexto que a Sandra explicou ontem, coloca o Porto de Ubu em São Luís, em qualquer parte do Brasil.

O lote três tinha a ligação de Cobiça até o entroncamento aqui da Fazenda Maguariba, que é o acesso dessa ferrovia a Cachoeiro de Itapemirim no setor de produção de calcário e de mármore, quer dizer, o projeto de expansão da siderúrgica de Tubarão, mesmo a produção atual, demanda uma quantidade de matéria-prima nessa região que justifica a avaliação desse lote três.

Então, a parte sul, e não foi porque é de Cachoeiro, não tem nenhuma puxada aí, a variante é mais fácil para um planejamento construtivo, porque pode ser construída em etapas e suprida de transporte em cada etapa que for vencida, diferentemente da parte norte, que tem a necessidade de uma construção maior.

Essa parte da nossa ferrovia sul tem uma inserção muito interessante no mercado nacional, porque coloca toda a província de cal, calcáreo e cimento, da região de Cachoeiro de Itapemirim, toda essa parte produtiva, pela Vitória-Minas e pela FCA, no mercado do Rio de Janeiro.

Temos falado, e foi a pergunta antes de começarmos, sobre como inserir esses dois trechos nesse **boom** de privatização que tem, hoje, o Brasil. Quer dizer, hoje, o setor ferroviário está eufórico, está naquela fase de tudo dar certo, quer dizer, as ferrovias que eram consideradas ruins estão sendo vendidas com ágio, então, como inserir projetos desse tipo no processo de privatização?

A primeira diferença é que toda privatização ferroviária, até agora, foi em cima de arrendamento, quer dizer, ainda não teve nenhuma experiência de privatização ferroviária onde houvesse investimento. Quer dizer, na lei de privatização, um dos itens é concessão de serviço público precedido de obra pública.

Então, concessão de serviço público precedido de obra pública não tivemos, ainda, na ferrovia. Até agora, nós tivemos, na ferrovia, ferrovias existentes que foram arrendadas pelo setor privado.

No nosso caso é diferente. Aqui, é o que os analistas chamam de um financiamento de projeto, mesmo, quer dizer, não é um financiamento de concessão, é um **finance project**.

Para colocarmos tanto o setor norte quanto à variante de Cachoeiro, no contexto, precisamos analisar quem são os atores desse processo de privatização no Brasil, de uma forma simplificada, porque se formos abrir, aqui, isso tudo, não teríamos nem conhecimento, nem condição de terminar.

Mas nós podemos simplificar e definir três grupos de atores nesse processo.

O primeiro grupo são os financiadores de infra-estrutura, quer dizer, não são bancos comerciais, são financiadores de infra-estrutura. O BNDES, Bandes, BIRD, BID, KFW, Eximbank japonês, todas essas instituições que têm, em suas carteiras, a possibilidade de financiamento de longo prazo, normalmente de 60%, até 85%, de investimento em infra-estrutura. Quer dizer, são organismos de financiamento.

Então, projetos desse tipo têm que ter os financiadores acoplados a eles, não há como desenvolver um projeto desses sem ter uma dessas grandes instituições ligadas a eles.

Os investidores são aqueles que têm um único objetivo: ganhar dinheiro. Quer dizer, eles podem comprar um botequim de banana, ou podem comprar um carro, uma van para alugar, ou podem ser sócios numa ferrovia, mas, para eles, a ferrovia é um mero instrumento de ganhar dinheiro.

Então, para esse grupo de pessoas, banco, empresa, fundo, operadoras, tem que chegar a eles projetos que remunerem a sua necessidade de ganhar dinheiro, porque se ele tiver qualquer coisa melhor do que aquilo, vai colocar naquilo que é melhor. Então, para eles, é a viabilidade plena e pura, do ponto de vista do setor privado, não é viabilidade do ponto de vista do setor público.

O terceiro grupo de atores desse processo são os usuários. Aqui, houve uma grande confusão, porque o usuário de ferrovia, cliente, não quer ser dono de ferrovia. Imaginem: para ter uma loja, vou ter que comprar uma ferrovia? Para ter uma fábrica, tenho que ter uma ferrovia? Eu quero ter a fábrica e quero ser cliente de uma ferrovia. Eu não posso ser dono de uma ferrovia. Eu poderei ser sócio ou dono de uma ferrovia, se não tiver outra opção. Mas se eu tiver alguém que queira ganhar dinheiro com transporte, serei um cliente. Não quero ser dono da ferrovia. Encontramos muito esses usuários no processo de localização industrial; quando o cidadão localiza sua indústria, ele não tem muita preocupação se tem um ramal ferroviário, se não passa um ramal ferroviário, porque, na sua estrutura de custos, ele viabilizou aquilo pela rodovia.

O Bernardo mostrou ontem, aqui, o que um decreto presidencial fez quando, na década de 70, disse que tinha que ser transportado por ferrovia. Só que as indústrias siderúrgicas não estavam preparadas para isso. Todo o projeto deles foi feito em cima do rodoviarismo. De uma hora para outra, um decreto, o que é um absurdo, obrigou que corressem para a ferrovia; só que eles não estavam estruturados para correr para a ferrovia, e foi uma complicação muito grande.

Então, normalmente, os usuários que já estão operando, quando projetaram e viabilizaram suas empresas, o fizeram com um outro modal de transporte. Então, trazê-los agora para a ferrovia, para eles serem donos, é meio complicado; eles seriam donos na medida que tivesse havido necessidade.

Então, para trazê-los, é preciso mostrar que existe uma alternativa muito melhor do que a que eles têm, onde vão gastar menos e ganhar dinheiro.

Ontem, quando o Bernardo colocou os custos rodoviários e ferroviários, alguém do meu lado perguntou: "Então, por que não transporta em ferrovia?". Não transporta, porque a equação do tomador de decisão é mais complexa. O usuário é um tomador de decisão.

Nós ferroviários estamos muito acostumados aos nossos custos ferroviários - os nossos custos. Nós nos preocupamos muito pouco com o que se passa com o nosso cliente, com o que acontece lá dentro, com o tomador de decisão, com o cara que quer comprar a nossa mercadoria.

O que acontece lá dentro é que o custo total dele é o custo direto com a tarifa, aqui sim, a tarifa do caminhão é tanto e a tarifa do trem é tanto. Temos três outras variáveis que são analisadas.

A primeira é o custo financeiro, os cálculos sobre roda. Quanto maior o valor da carga e maior tempo passar no trem, ele está perdendo dinheiro.

Se for uma mercadoria de baixo valor agregado, ele não tem problema com o tempo que passa. Se ele precisa de uma tonelada por dia e recebe uma tonelada por dia, não interessa se ficou dez dias rodando, porque não tem valor essa parcela.

Mas se é uma carga, um **container**, um produto perecível, um produto de alto valor agregado, o tempo que passa sobre rodas tem um valor que aumenta o seu custo/transporte.

A terceira parcela é o custo de estoque, porque estoque está ligado a transporte. Se tenho uma instalação e preciso de uma tonelada de calcário por

dia e recebo uma tonelada de calcário por dia, eu não tenho estoque. Para que vou gastar dinheiro com estoque? Então, eu não gasto dinheiro com estoque nenhum. Agora, se eu não tenho confiança que vá receber uma tonelada de calcário todo dia, tenho que fazer um estoque mínimo. Para fazer esse estoque mínimo, ele é diretamente ligado ao conceito do modal usado, porque depende dele o seu estoque mínimo. Então, quanto maior for esse estoque, por motivo do modal de transporte, você adiciona essa parcela.

E o último é o custo do risco. O risco é um negócio importantíssimo e há o seguro. O problema do seguro é um problema seríssimo - riscos das coisas mais curtas, quer dizer, nós já transportamos automóvel entre o Rio e São Paulo e, hoje, não transportamos mais nenhum - não chegava um inteiro: roubavam farol, maçanetas... Então, o seguro para se transportar um veículo na ferrovia inviabilizava essa situação de custo. Então, quando nós falamos em usuário - e nós vamos ver, aqui, quem são os nossos usuários, se nós tivermos o prazer de tudo isso que estamos falando, no contesto da privatização, nós vamos ter que estender o problema aos usuários antes de acharmos que a ferrovia é mais barata que a rodovia. .

Então, para nós fazermos um sumário e encerrarmos, a primeira pergunta que eu colocaria e responderia é a seguinte: por que o Corredor Atlântico? Em termos nacionais, o Corredor Atlântico reduz o Custo-Brasil - redução na conta-transporte porque vamos ter menores fretes; redução na conta-petróleo porque temos menor consumo de diesel; redução nos gastos com a malha rodoviária - isso é de suma importância: na viabilidade, nós temos usado isso muito pouco. Eu não sei se a venda da Aracruz-Celulose foi aquilo. Eu fiz um trabalho lá na Ancel, no Amapá, com transporte de tora para a Ancel. E o maior problema lá é que a Ancel estava gastando um dinheiro enorme na manutenção da malha rodoviária porque como o Estado não tinha capacidade para esse gasto, que tinha que gastar era ela, e isso sem falar nos acidentes; a redução do número de acidentes rodoviários e, principalmente, a melhoria das condições do meio ambiente. Nós, atrás, falamos das dificuldades de se construir para enfrentar o meio ambiente.

Agora, eu estou falando o contrário, quer dizer, a melhoria das condições do meio ambiente em ter uma ferrovia como esta: a quantidade de veículos que deixam de trafegar. De Cachoeiro para cá é um tráfego pesadíssimo de calcário, cal e mármore e isso passaria para a ferrovia. Então, com todas essas condições do meio ambiente, ligadas ao transporte, nós teríamos uma grande melhoria e quanto a essas melhorias, nós temos muitas dificuldades quando se fala em estudos de viabilidade. Então, todo o estudo de viabilidade termina assim: mas ainda teria ganhos com o meio ambiente. Mais uma vez, fizemos um estudo em Colatina - os mais velhos da Vale, aqui - o trem passava no meio de Colatina. Então, tinha que se quantificar alguma coisa que amenizasse porque, do ponto de vista operacional, não havia grande ganhos em tirar, na época, a linha de Colatina. Então, foi feito um estudo em cima dos acidentes ferroviários e quantificado a vida humana. Foi um escândalo - colocando valor em vida humana. Hoje, é comum. Todo mundo coloca valor na vida humana, calcula-se qual é o percentual do PIB - o Japão já faz isso, os Estados Unidos faz isso e nós estamos fazendo aqui para pagar indenizações. Então, o que podemos fazer para pagar indenizações, nós podemos fazer para avaliar as melhorias de condições do meio ambiente. Então, do ponto de vista nacional, o nosso Corredor Atlântico faz uma grande redução. Há, então, uma necessidade muito importante em colocar o Espírito Santo no Sudeste Econômico, quer dizer, transformar o triângulo econômico em quadrilátero econômico. Essas duas ligações ferroviárias vão permitir um intercâmbio comercial com o Rio de Janeiro e São Paulo muito maior, o acesso ao mercado do sul do País, todos os mercados... (falha na gravação) ... ferrovia paga imposto, quer dizer: ele não tem como fugir - fugir do posto policial. Entrou na ferrovia, paga imposto. Inclusive, nós já tivemos alguns Estados que reduzem, como não podem reduzir a alíquota, dá facilidade de pagamento para as cargas que são transportadas pela ferrovia... (falha na gravação) ...mais vazão e maior arrecadação de impostos pelos motivos que veremos na frente, pelo desenvolvimento regional que se pode ter e uma maior peça de empregos. Quer dizer, no momento em que estamos passando, emprego, hoje, é uma coisa que deve ser olhada com muito carinho.

Por que essa regulação? Porque vai nos trazer desenvolvimento industrial e comercial. Ele vai ter um melhor aproveitamento da capacidade instalada. Nós temos usinas de açúcar e álcool montadas no Norte e que, hoje, não conseguem se expandir, provavelmente, pela falta de uma infra-estrutura local. Nós temos as usinas de Paineiras, isso só para citar o setor de açúcar e álcool. Mas para se colocar no coração do Estado, na vértebra do Estado, um sistema ferroviário eficiente, se terá uma melhoria substancial na capacidade instalada, a localização de novas indústrias. É evidente que se você tem condições de acessibilidade, você traz novas indústrias e novas indústrias trazem novos negócios - importação, exportação, mercado interno, comércio, todo um processo.

Como é que isso começou? Quanto à estrada-de-ferro no norte do Espírito Santo, em agosto de 1992, foi assinado um protocolo: o Governo do Estado do Espírito Santo, a Aracruz Celulose, a Bahia Centro-Celulose, S.A. e a Companhia Vale do Rio Doce para se estudar a viabilidade dessa ferrovia. É evidente que a viabilidade de toda essa ferrovia foi em cima do transporte de madeira, de celulose e de carvão. Toda a viabilidade e todo esse estudo não contemplou novos fluxos porque, na época, era um estudo patrocinado por empresas que necessitavam de soluções para o seu transporte interno. Então, o estudo, Sr. Senador, para ser viável, mesmo para a iniciativa privada, existia uma possibilidade de viabilidade. Havia retorno interessante, servidores que acrescendo outros itens e outras mercadorias tornaria isso mais interessante, mas ela mostrou que poderia andar sozinha.

A variante Cachoeiro-Vitória faz parte de um projeto de muitos anos. É uma variante Santo Eduardo-Vitória. Há muitos anos, desde os planos de 1960 e 1970 se pretende fazer uma ligação litorânea de Campos até Vitória. Quando saiu esse Projeto da Ferrovia do Aço foi feito o Projeto dessa ligação Santo Eduardo-Vitória, nas mesmas condições: raio de mil metros, rampa de 1% - é um absurdo porque, aí, não há como se pagar um investimento desse. Na década de 80, houve uma degradação desse projeto. Houve uma contratação para que esse projeto fosse considerado em condições mais barata. Ela foi feita e a preocupação, quando em janeiro de 1993, a Samarco Mineração contratou um estudo para a variante Cachoeiro-Vitória inseriu-a na variante Santo Eduardo-Vitória. Ela faz parte da variante Santo Eduardo-Vitória. Amanhã, se o Governo ou alguém ou a SCA, alguém quiser fazer a variante Santo Eduardo-Vitória, isso faz parte do Santo Eduardo-Vitória. O estudo que a Samarco Mineração fez - da mesma forma que foi feito aqui em cima - diz, exclusivamente, a anterior, evidentemente, para o seu interesse. Então, um estudo de viabilidade demonstrou-se, também, do ponto de vista do Governo, viável, do ponto de vista empresarial, com alguns problemas, mas não foram acrescentados nenhum outro estudo que não fosse de direto controle da Samarco. Não se pensou em desenvolvimento regional e nem no projeto de expansão da CSP. Mesmo assim, o estudo de viabilidade demonstrou que havia possibilidade de seguir em frente.

Então, foi assim que começou. Por que parou? Parou por quê? Porque os usuários não são os agentes adequados. Esse, hoje, não é um tipo de Projeto que saia do usuário. Ele - como nós utilizamos aqui - é o próprio dono da ferrovia. Ele quer ser um usuário. Ele quer ter uma garantia de um transporte eficiente e que ele possa pagar esse transporte eficiente e garantir a continuidade desse transporte, mas ele não é o agente para tocar isso para frente. Então, não sendo os usuários os agentes adequados, os próprio usuários perderam o interesse após os estudos de viabilidade.

O que é muito importante: as operadoras não se interessaram. A Leopoldina não se interessou porque nem conseguiu ler. Na época, já existia uma imagem de que aquilo, de uma certa forma, iria acabar ou passar para a iniciativa privada. Então, não houve interesse da Rede Ferroviária Federal em qualquer investimento nesse setor. A Vale do Rio Doce não se interessou, provavelmente porque julgou que não estava dentro dos seus projetos de expansão. O que nós fizemos, Senador, foi colocar nos planos nacionais essa ligação do Norte: e essa ligação, sendo nova, tem que constar dos projetos de planos futuros do Brasil. E a falência do modelo recursos para o orçamento público, porque só se falava: vamos colocar dinheiro no Orçamento da União, mas isso acabou, não existe mais fonte; hoje, quando colocamos alguma coisa no Orçamento da União, ou é fonte de financiamento ou é fonte da iniciativa privada, quer dizer, fonte do Tesouro, como era no passado, onde o empreiteiro ia, arrumava o dinheiro e colocava no Orçamento, isso acabou, esse modelo acabou. Então a falência do modelo recurso do Orçamento Público também fez com que a ferrovia parasse.

Por onde e como recomeçar? Se formos aceitar a situação como está não precisa fazer mais nada. Primeira coisa, vontade política. Mas gostaria de discutir com V. Exªs o termo "vontade política". O que tenho ouvido muito é uma mistura de que vontade política é vontade dos políticos e não é, não tem nada a ver com vontade dos políticos. Vontade política junta-se a sociedade civil, as bancadas estaduais e federal, os Governos estaduais e federal no mesmo ponto e, normalmente, a vontade política não começa com os políticos, começa com a sociedade civil, porque o político é um instrumento de levar a vontade política a uma instância a que a sociedade civil não consegue chegar.

Falta vontade política como se faltasse vontade de um político ou de um Governador ou de um secretário de Estado. Não! Falta vontade política quando não existe união de toda a sociedade civil com a classe política para que isso seja colocado nos seus pontos. Então, a primeira coisa que nós temos que fazer daqui para frente, se nós queremos recomeçar, é recuperar essa vontade política. Este seminário é uma decisão de vontade política.

Como vamos ver na outra transparência, o esforço que o Estado e a bancada estão fazendo para colocar nos planos nacionais é uma versão da vontade política, mas não é a vontade de um grupo político ou de um político em si.

Para finalizar, a mobilização da sociedade civil. Por que Fundap? Porque só nós temos, e pode financiar projetos de infra-estrutura, quer dizer, o Fundap pode fazer papel do financiador e, ao mesmo tempo, papel do investidor, é o único Estado que tem isso. Então, se nós podemos fazer todas as fontes para o Fundap e da Usimec, existem mil alternativas para se utilizar. As associações comerciais, um escritório do Corredor Centro-Leste, que é o único que pode reunir o usuário e a operadora - e é dificílimo juntar os interesses do usuário e a operadora: a operadora quer cobrar o máximo possível e o usuário quer pagar o mínimo possível. Aqui no Espírito Santo temos o escritório do Corredor Centro-Leste, a imprensa, como estamos hoje aqui mobilizados com o apoio de um órgão da imprensa, com a divulgação maciça do que está sendo feito aqui.

No caso das bancadas, as ações políticas, o Seminário do Senado Federal Corredor Centro-Leste, são uma prova de que é possível para uma bancada tomar ações políticas, e seria o Corredor Atlântico no Plano Brasil em Ação, que é esse plano que o Brasil fez e que tem dinheiro de um e de outro. Nós precisamos inserir, como o Senador explicou ontem, para um bom caminho, o Corredor Atlântico Ferroviário nesse projeto do Brasil em Ação.

Agora acredito que o Governo do Estado tem uma parcela importantíssima, que é a parcela local; é aqui que as coisas acontecem e é aqui que as coisas vão começar. Acredito que o Bandes tem uma função de extrema importância nesse processo. Quer dizer, cabe ao BNDES viabilizar instrumentos de viabilização de projetos dessa monta. O BNDES tem estrutura técnica, tem estrutura de cabeça de banco, tem estrutura de todo um processual bancário, característica desse tipo de instituição. Então, ao BNDES cabe uma função importantíssima, Senador, de recomeçar esse processo.

À Secretaria de Ações Estratégicas e Planejamento - desculpem-me se o nome estiver errado - cabe a ação de colocar isso nos planos estratégicos, quer seja estadual ou federal; a Secretaria de Transportes, porque um projeto ferroviário não é um projeto isolado, vai ter que ter todo um estudo de comparação; e a Secretaria Executiva de Construção e de Reforma, esse é o nome, mas é quem vai privatizar o Estado vai ter a função de viabilizar coisas desse tipo. Imaginem, por exemplo, nessa secretaria, se eu tivesse um problema com o Governo Federal de construir a variante Vitória-Cachoeira, que é federal, porque vai a um porto, e a Constituição diz que uma ferrovia quando chega a um porto é competência federal. Ela vem a Ubu e vem ao Porto de Vitória, então é competência federal, mas posso passar essa ferrovia a ser Viana-Cobiça - aí passa a ser concessão estadual - e negocio com a Samarco para que esse ramal passe a ser privativo da Samarco, e ela alugue como quiser. Com isso transformo uma concessão federal numa estadual. Então essa é a função da Secretaria Executiva do Conselho da Reforma, porque tem que analisar junto ao BNDES todas essas alternativas institucionais e políticas.

No tempo que me foi permitido, é o máximo da visão ampla que podíamos trazer, são alguns pontos importantes. A coisa começa, pára e tem que ser recomeçada, ou sepultada de vez, porque essas coisas são meio cíclicas, de vez em quando voltam. Temos que aproveitar o momento para transformar em realidade.

Muito agradecido, desculpem pelo tempo adicional.

A SRª SANDRA BERREDO - Queria complementar algumas informações, quando ele fala na questão do Plano de Metas do Brasil em Ação. Já fizemos uma ação conjunta, inclusive com a nossa Bancada Federal e com os nossos Senadores, encaminhando o nosso pleito, porque esse Corredor Atlântico faz parte do nosso projeto, é um projeto estruturante para o desenvolvimento do Estado do Espírito Santo. Então já foi encaminhado e foi muito bem recebido inclusive pelo trabalho que foi feito pela nossa Bancada e pelos nossos Senadores a nível federal.

Acredito que esse seminário realmente só vem fortalecer essa retomada, trazer os que têm interesse nessa questão desse investimento, para que possamos realizar, fazer com que isso acabe acontecendo, realizar nesse período pois a importância já está clara, e agora como fazer essa engenharia financeira para que ela se realize o mais breve possível.

Esse seminário tem patrocínio do Senado Federal, conta com o apoio da Coimex, da Samarco, da Rede Gazeta e parceria com o Consórcio Operacional do Corredor e Transporte Centro-Leste.

Gostaria de passar a palavra ao nosso debatedor Luís Soresini.

O SR. LUÍS SORESINI - Cumprimentando a todos, gostaria de parabenizar o Dr. Sérgio Misse pela brilhante exposição. Seria ousadia da minha parte tentar talhar alguma coisa ao que ele expôs, mas gostaria de registrar alguns pontos que acredito serem importantes.

A Ferrovia Atlântica compõe-se de dois trechos. Num deles tenho participação desde o nascimento da idéia, no da ligação do Porto de Barra do Riacho ao Distrito de Taquari, no extremo sul da Bahia, no Município de Alcobaça, naquele ramal, já mencionado pelo Dr. Sérgio, atendendo à Bahia-Sul.

Naquela época, há quase cinco anos, vimos uma grande possibilidade de resultado econômico analisando a base de transporte de madeira envolvendo a Aracruz, a Bahia-Sul, pois esse trecho passa no meio dos dois grandes maciços florestais da Aracruz de um lado e da Bahia-Sul do outro. Também a madeira da Floresta Rio Doce, em São Mateus, quer dizer, esse contexto madeireiro e celulósico traz para esse projeto da Ferrovia Norte, agora Transatlântica Norte, um impulso muito grande.

O Dr. Sérgio registrou sua preocupação quanto à situação ambiental da ferrovia. Ela foi revista ainda enquanto Diretor da Aracruz, quando tive oportunidade de participar desses estudos. Ela é tangente à BR-101, vai até e depois desvia à esquerda, numa inflexão muito boa, o que custou quase U$ 45 milhões só para atender o problema ambiental.

Realmente, cortar uma reserva florestal como a de Soretama não mais acontece, pois há mais conscientização da necessidade ambiental.

A abertura da BR-101 cometeu esse barbarismo e creio que brasileiro nenhum hoje permite que isso ocorra.

Por essa razão, essa ferrovia fez essa inflexão e atinge o extremo sul da Bahia, cortando o seu pedaço extremo inclinado ao oceano.

Essa foi toda a nossa filosofia enquanto administrador da empresa, tentando viabilizar essa condição.

Aproveitando o gancho do Dr. Sérgio, hoje vejo que parou por uma série de razões, inclusive pela falta de vontade política, Dr. Sérgio, o que foi muito bem colocado por V. Sª.

Ao participar deste seminário, espero estar participando realmente de um vontade política que começou realmente na comunidade, todos interessados no desenvolvimento do nosso Estado, principalmente quando, já atingindo a aposentadoria, tenho o prazer de ser convidado para discutir o planejamento do Município de Aracruz e lá, então, levantar a idéia do Porto de Barra do Riacho como uma segunda alavancagem de desenvolvimento do Município de Aracruz. Digo a segunda porque a primeira, o Projeto Aracruz, já foi exaurida.

O Projeto Aracruz já atingiu o seu máximo como fábrica de celulose. A empresa passa agora para outras alternativas de uso de madeira, uso sólido da madeira, para uma melhor exploração de sua floresta.

Voltando à ferrovia, vemos essa vontade política que se faz presente agora e espraio um pouco anteriormente, principalmente pelo mercado internacional de celulose, onde baixou um pouco de preço, mas também porque, para o lado da Aracruz, naquela época, ela estava um pouco extemporânea, pois só agora os maciços florestais da Aracruz passam a ter maturação plena e a ser, então, necessária sua exploração para a absorção do seu ponto ótimo de corte.

Para que os senhores tenham uma idéia, a partir do ano que vem, a Aracruz Celulose trará da Bahia 50% das suas necessidades madeireiras. Se essa ferrovia estivesse instalada, significariam 2,5 milhões de metros cúbicos de madeira correndo em cima de trilhos já a partir do próximo ano.

Se somarmos a essa necessidade à da Bahia-Sul na exploração de madeira; se considerarmos que a celulose, se considerarmos que o papel da Bahia Sul está vindo sobre caminhões pela BR 101 até o Porto de Vitória, veremos que se trata de uma perda de competitividade muito grande. Precisamos eliminar esses custos, otimizar condições para essas empresas.

Vi também, com surpresa, a Floresta Rio Doce querendo exportar madeira. E o fez pelo Porto de Umbu. Imagino a dificuldade que os operadores do Porto de Umbu tiveram para fazer esse processo. Imagino a que custo ficou essa madeira, saindo de São Mateus e vindo até o Porto de Umbu para ser exportada, passando por portos como o de Barra do Riacho e o de Vitória.

Preocupa-me realmente o custo Brasil. Precisamos trabalhar nesse sentido. Temos a real consciência de melhorar esses pontos. Olhando para o Espírito Santo, entendo que o Senador José Ignácio, ao propor esse seminário, pretende fazer uma reflexão e uma crítica sobre tudo isso no nosso Estado.

Estamos vendo o nosso Estado emergindo numa vontade enorme de chegar à "fase adulta", de ser o grande representante deste País no comércio internacional. Isso é fundamental.

Assim, a construção dessas duas ferrovias, proposta hoje na apresentação do Dr. Sérgio, é fundamental, porque elas não fazem parte daquele corredor por ele abordado, mas passam a apoiar as ligações entre corredores. tema que também o Dr. Sérgio explorou muito bem.

Em relação à Aracruz - estou mergulhado nesse problema - vejo um fator fundamental de viabilização e otimização do uso do Porto de Barra do Riacho já, muito breve, em fase de licitação e privatização. Nesse porto, temos interesses enormes de tal forma que, além da ligação hoje existente com o Corredor Centro-Leste, ele também cria uma nova oportunidade de escoamento de toda essa produção do norte do Estado do Espírito Santo e extremo sul da Bahia.

É grande a oportunidade, e é uma grande alavancagem para o porto de Barra do Riacho e também para o Estado do Espírito Santo.

Finalizando, parabenizo então o patrocinador desse seminário e, mais uma vez, parabenizo o Dr. Sérgio pela brilhante exposição feita hoje. Muito obrigado.

A SRª SANDRA BERREDO - Passamos agora a palavra para o Dr. José Tadeu de Morais, Superintendente do Porto de Ubu(?).

O SR. JOSÉ TADEU MORAIS - Inicialmente, eu gostaria de cumprimentar a todos os companheiros e especialmente o Dr. Sérgio pela excelente apresentação a que ouvimos agora nesta tarde. O que eu poderia dizer é bem semelhante ao que o Dr. Celecim disse agora há pouco. A realidade que ele apresentou para a Ferrovia Norte, de Vitória até o sul da Bahia, é refletida nas atuações da Aracruz Celulose e dos Municípios que essa ferrovia corta. Poderíamos transpor integralmente para o lado sul, onde está situada essa indústria de mineração.

Para Samarco, seria muito de importância, no momento em que estamos estudando a viabilidade de sua ampliação. Como os senhores sabem, o Porto de Samarco hoje trabalha exclusivamente com minério de ferro na exportação dos nossos produtos. Temos, algumas vezes, feito cargas desse porte. Já descarregamos carvão para Itabira Industrial, em Cachoeiro, ou embarque de madeiras com o Dr. Celecim para o Portugal, para a Península Ibérica, de madeiras da Bahia Sul, mas as nossas cargas ficam limitadas devido ao não-acesso ferroviário ao nosso porto.

Além disso, toda a Região Sul, onde está situada toda a indústria de calcário, indústria do mármore, do granito também, com certeza, se beneficiaria de uma ferrovia como essa. Hoje, para vocês terem uma idéia, Samarco Mineração exporta 100% da sua produção não só porque ela fez essa opção, mas devido à inviabilidade até de se vender o produto no mercado nacional. A única forma que teríamos de levar nosso produto seria através do porto. E as usinas siderúrgicas instaladas no interior, por exemplo, Usiminas, CSN, como potenciais clientes da Samarco, não têm viabilidade de suprir, porque não há ligação ferroviária com esse tipo de mercado.

Então, existe todo esse potencial de desenvolvimento bem citado pelo Dr. Sérgio, nessa palestra. Também concordo com o que foi dito aqui no sentido de que precisamos agora dar o **start-up**, um novo **start-up** a esse projeto, já que foi dado há uma média de 4 anos no caso da ferrovia norte, e há quatro anos nessa ferrovia sul, digamos assim, mas que, pelos motivos que Dr. Sérgio enumerou, estão parados. É preciso que agora haja esforço conjunto de todos esses Estados. Vamos, com essas duas ferrovias, estar ligados a toda a malha ferroviária do Brasil; vamos ter uma ligação com o sul. A ligação com o Centro-Oeste poderá ter um ramal, digamos assim, via sul, já que hoje a única ligação que temos com o Centro-Oeste é através da ferrovia da Vale do Rio Doce. Haveria outras opções. Futuramente, quem sabe, até uma ligação mais direta com o norte e um segmento dessa ferrovia do sul da Bahia. Esse é outro aspecto a ser pensado e discutido no futuro.

A viabilidade do transporte das cargas, com certeza, pode ser constatada. O que falta é vontade política de todos nós, não só do político, como Dr. Sérgio disse, mas de todos nós, no sentido de alavancarmos essa construção, já que estamos num momento de estabilidade, num momento em que o Brasil consegue planejar suas atividades, consegue vislumbrar um futuro mais certo e consegue fazer com que os planejamentos se tornem realidade não diferente daquela planejada anteriormente.

Eu gostaria de dizer que a Samarco se sente muito satisfeita por estar patrocinando um evento como este, quando se está tratando de assuntos de tão relevante importância não só para o Espírito Santo, mas para toda a Região Sudeste e para o Brasil.

Eu gostaria de cumprimentar o Senador José Ignácio pela iniciativa. Estamos à disposição para tratar desse assunto e de outros que porventura sejam relevantes para o Estado do Espírito Santo. (Palmas)

A SRª SANDRA BERREDO - Antes de abrirmos espaço para as perguntas, eu gostaria de informar que as outras palestras do seminário ocorrerão às 19h e não às 14h30min como está no folheto. Então, as próximas serão às 19h neste mesmo local.

Abriremos esse espaço aos senhores para perguntas. O tempo é de 3 minutos. Pedimos, por favor, que façam a apresentação pessoal antes da pergunta.

O SR. TIM - Boa tarde. Tim é meu nome. Sou alemão, porém capixaba há 14 anos. Sou formado em Economia.

A minha pergunta se refere mais ao **marketing** de um novo projeto: a ferrovia centro-atlântico. Como vender esse produto? O que podemos fazer? Eu, por exemplo, seria sempre o representante, o intermediário nem entre financiadores nem entre investidores, mas sim, entre os usuários e os planejadores. Então, qual é a idéia agora? Qual vai finalmente ser o custo tonelada/quilômetro entre os vários trechos dessa nova ferrovia?

O SR. LUÍS SORESINI - Só para ilustrar o que o senhor está falando, quero dizer que hoje, em termos de custo tonelada/quilômetro, sabe-se que as pessoas que fazem um **container** - sai daqui e vai a Minas pela Vitória-Minas e desce para o Rio de Janeiro - estão ganhando dinheiro. Então, pressupõe-se que uma ligação direta - não se tem detalhes de custos - seja interessante. Seria transporte tipicamente ferroviário, que envolve o transporte de calcário, granito, mármore, é facilmente deslocado em preço para a ferrovia. O trabalho de **marketing** nessa região do sul vai ser muito fácil de ser feito. No norte temos duas grandes indústrias de celulose, com reflorestamento, que terão papel importante nos transportes internos. O transporte de toras, hoje totalmente feito na rodovia, algum dia vai parar, porque alguém vai interferir e não deixar mais fazer ou por questões econômicas. Então, há necessidade de uma alternativa.

As duas ligações ferroviárias - uma nova e outra variante - têm um mercado ferroviário cativo muito interessante. Em outras palavras, em sendo construídas, já começarão com uma tonelada/quilômetro útil transportada de mercadorias importantes. Hoje a Bahia-Sul exporta pelo porto de Vitória - passa na frente do porto em Aracruz mas exporta pelo porto de Vitória. Um dia todas essas empresas vão se entender comercialmente e vão procurar um caminho de menor resistência econômica.

Do ponto de vista de marketing, ou seja, da venda desse serviço, a mercadoria é boa. Vamos falar então sobre a venda do projeto em si, ou seja, de como juntar aqueles três elementos apontados simplificadamente: os financiadores, os investidores e os usuários. Em se tratando dos investidores, basta que o projeto seja rentável para um banco de investimento interessar-se em fazer um **project finance**, sair atrás dos fundos e vender o projeto.

Quanto aos usuários, esses não querem ser donos de ferrovias mas garantem a ferrovia. Qual o usuário hoje que não quer assinar um contrato de compromisso para transportar numa condição de frete favorável a ele? Então, os usuários que hoje seriam potenciais utilitários da ferrovia garantem para que os investidores tenham junto a seus bancos garantias de que vão ter transporte.

Nesses dois aspectos dá para fazer um bom marketing. O difícil realmente é começar; difícil é a pedra de partida. Insisto que o **Bundesbank** é um agente que pode ter uma função muito importante nesse processo.

A SRª SANDRA BERREDO - Mais alguma pergunta?

O SR. TIM - Não sei se me passou despercebido, mas me parece que ainda não foi abordado o aspecto de custo da ferrovia, ou seja, uma estimativa com base nos estudos preliminares feitos anteriormente. Sei que esses estudos foram feitos numa época em que havia o primado do estatal e, portanto, todo aquele movimento de grandes empreiteiras: sei que aquela realidade já se desmontou por inteiro e o hoje a nossa realidade é a presença privada. Considerando essas questões, que estimativa se poderia fazer tanto para o trecho sul quanto para o trecho norte?

O SR. LUÍS SORESINI - Realmente isso esquecemos de mencionar.

Vou dar os números que constaram dos estudos de viabilidade, com as ressalvas que o Senador muito bem apontou aqui. Esses números hoje poderão ter variações para baixo, porque o preço do mercado de construção caiu muito. O custo para o setor norte girava em torno de US$280 milhões; e na variante Cachoeiro-Vitória, em torno de US$170 milhões. Foram esses os valores que alcançados nos estudos de viabilidade.

O SR. TIM - (intervenção fora do microfone)

O SR. SÉRGIO MISSE - É possível haver no mínimo uns 30% de redução. No caso do trecho sul já fizemos alguns exercícios com orçamentos. Por exemplo, os custos que o DER do Espírito Santo pratica hoje, partindo do pressuposto de que se trabalham para o DER trabalhariam também para essa ferrovia e os custos que o DNER pratica hoje dão valores bem menores do que esses usados na época do estudo da viabilidade. O contexto era outro; existia uma demanda muito grande de construção e os preços eram mais altos.

A SRª SANDRA BERREDO - Dr. Luís, por favor.

O SR. LUÍS SORESINI - Eu tinha mais alguma coisa a acrescentar, mas com a ressalva que o Dr. Sérgio fez, tendo em vista que estamos com outro cenário, por exemplo, o projeto da Ferrovia do Norte, ele fez uma comparação entre o modo rodoviário e o modo ferroviário. Para acrescentar uma informação a mais, no transporte de madeira, tinha um custo em torno de 10 a 11 dólares por tonelada de madeira transportada da Bahia para cá; por ferroviária, esses custos ficaram em torno de 6,10 a 6,20. Quando fazemos a comparação com a celulose, que é outro tipo de embalagem, outro cuidado, temos uma redução de 23 a quase 24 dólares para 11,76, quase 12 dólares por tonelada. Na hora que se fala em papel, que é outro produto com mais cuidado que o outro, estamos numa redução de 25 dólares por tonelada para 13 dólares por tonelada.

O SR. MURILO - Boa tarde, Senador, boa tarde Sérgio. Eu sou da Vale do Rio Doce. Eu queria saber do Sérgio o que precisamos fazer a partir da privatização da Malha Sudeste que liga Belo Horizonte-Rio-São Paulo. E em relação aos investimentos que estão sendo feitos em Sepetiba, na sua visão, o que precisamos fazer para não sermos somente um corredor de transporte de granel, que é produto de baixo valor agregado? Porque o Espírito Santo não tem uma grande população, a grande população está em Minas, Rio e São Paulo. A tendência com os produtos de maior valor agregado, que geram mais emprego, é utilizar o Porto de Sepetiba quando estiver pronto e esse eixo privatizado da Malha Sudeste. O que o Estado, na sua visão, deve fazer para que sejamos somente uma ponta de um corredor de granéis de baixo valor agregado?

O SR. SÉRGIO MISSE - O processo de Sepetiba é tremendamente impactante no setor sudeste; Sepetiba muda toda a geografia econômica do Sudeste. Daqui para frente não dá mais para fazer nada desconsiderando o futuro implantado em Sepetiba. Por mais que se tente alterar, este processo está em andamento. É importante, cada vez mais, se analisar os fluxos interregionais e intraregionais, examinar realmente aquilo que é possível se garantir como fluxo independente do setor de exportação hoje, os fluxos realmente internos. Os fluxos produzidos aqui, exportados aqui ou vendidos para o Rio de Janeiro, captados no Rio e trazido para cá, coisas desse tipo, e deixar os grandes terminais centralizadores de **containers**. Quanto a isso, Sepetiba leva uma grande vantagem. Temos fluxos internos aqui na região, e eu também acredito, como o Tadeu disse, que chegando uma ferrovia dessa no sul da Bahia, vai haver uma pressão muito grande dos baianos para que ela suba cada vez mais em competição com a FCA. Então, há uma recomposição das ferrovias longitudinais e seus fluxos internos.

Respondendo a sua pergunta, acredito que Sepetiba é uma importância que não pode ser desprezada, porque vai ter uma função primordial. Mas existe ainda um grande potencial interno entre Rio e Espírito Santo, entre o Espírito Santo e o Sul, que pode ser resolvido independentemente do Porto de Sepetiba.

O SR. MÁRIO - Gostaria de perguntar ao senhor, já que falou na Zona Industrial de Sepetiba, que foi criado o porto para abranger os produtos daquela zona industrial, criaram depois um porto mais acima, que é a Ponta Leste, o porto que recebe os grandes petroleiros. Mas tenho visto que Sepetiba está recebendo muito investimento, mas menos investimento em relação ao Espírito Santo. Segundo a nova maquete da **IstoÉ**, Sepetiba é poderosa. Então, estaria faltando o quê? Será que o Governo Federal está protegendo o Rio de Janeiro e deixando o Espírito Santo sem nenhum prestígio politicamente ou tecnicamente?

O SR. SÉRGIO MISSE - Sepetiba tem recebido muita promessa, mas não dinheiro. De qualquer forma, o pólo de Sepetiba, o porto de Sepetiba tem uma situação hoje invejável. É ligado por um sistema, que foi privatizado, de bitola larga; há grandes investidores interessados; acessa São Paulo, quer dizer, é uma alternativa clara para o Porto de Santos.

Boa parte do nosso processo de desenvolvimento dependeu da eficiência da Estrada de Ferro Vitória-Minas. Nós precisamos passar isso para outra dimensão. Se é possível ter-se uma ferrovia eficiente como a Vitória-Minas no nosso sistema, por que não podemos ter outras coisas eficientes no nosso sistema.

Vamos deixar Sepetiba no seu processo econômico. Quem pode imaginar que Santos vai fechar? Dizem que vai esvaziar Santos. Ninguém esvazia Santos. A estrutura é secular. Com toda a dificuldade que tem Santos, ninguém esvazia Santos. Há toda uma estrutura montada em torno de Santos que não se esvazia.

Precisamos é criar a nossa, e precisamos criá-la baseados nas eficiências que já temos, nas experiências que já temos. E precisamos criar a nossa estrutura de competição. Estávamos comentando aqui com o colega Frederico que acabou aquela fase. Antigamente o sujeito dizia: eu não faço isso com o Sérgio porque quando ele estava lá na via permanente não me deu vale para almoçar. Isso acabou. No mundo da competição, todos nós vamos ter que conviver. Não importa se a Vale gosta da FCA ou se a FCA gosta do MRS. Isso acabou. Essas preferências acabaram. Hoje as coisas vão ter que ser tratadas exclusivamente do lado comercial. Se não for assim, alguém vai fechar e vai ficar pelo meio do caminho, porque esta é a fase da competição.

Então vamos fazer o nosso. Se fizermos o nosso, que eles façam o deles. Nós vamos ter a nossa estrutura bem montada com as ferrovias trabalhando com eficiência e vamos conseguir, dentro do nosso mercado, atingir o nosso objetivo.

O SR. (Não Identificado) - Eu queria acrescentar um outro dado. Tenho participado da Associação Municípios de Portuários. Um aspecto que é muito forte para mim, que não sou da área mas tenho participado, é a ação muito grande do Estado do Rio de Janeiro em cima desse projeto. Há Deputados destacados para isso, o que não vemos no Espírito Santo.

Então, eu partilho da sua preocupação. Mas, em termos de dinheiro, como diz o lá no Norte: "fica parecendo galinha tô fraco". Tem pena e osso, mais nada.

Em termos de dinheiro, não há nada. Mas acho que há vontade política. E vontade política é o que o Senador está demonstrando aqui hoje.

Lá vi Deputados acompanhando **pari passu** todos os trabalhos sobre porto, principalmente na área municipal. Aqui no Espírito Santo não vejo isso. É fundamental - e o Dr. Sérgio foi muito claro nisso - que a sociedade civil participe. A sociedade civil somos todos nós, políticos também.

A SRª SANDRA BERREDO - Queria agradecer a oportunidade de participar como moderadora da exposição. Quero agradecer aos debatedores e ao Senador José Ignácio Ferreira, com quem estamos juntos nesta batalha para que não só a questão desse Corredor Atlântico, como foi colocada, seja incluída no Brasil, em ação, como também a modernização dos nossos portos e a questão das nossas rodovias.

Esse é um trabalho não só, como foi colocado aqui, do Governo, junto com Senadores e Deputados, mas existe a pressão importantíssima, também, do resto da sociedade.

Queria agradecer mais uma vez e passar a palavra para o nosso Presidente, que os Senadores designaram.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Muito bem. Eu queria dizer alguma coisa antes de encerrar.

Quero agradecer ao Dr. Sérgio pelo brilho da palestra, que, inclusive, trouxe para nós, neste momento, bastante luz. Vi alguns enfoques que fez, por exemplo, em relação aos fluxos interregionais, que, nas regiões Sul e Sudeste, são muito maiores; quer dizer, lá prevalecem esses fluxos interregionais. Hoje, o Espírito Santo é o Estado da Região Sudeste mais afastado do Sudeste econômico, quer dizer, da realidade de economia globalizada que nos arrasta a todos.

O fato de termos, hoje, a iminência da privatização da ferrovia da Vale do Rio Doce é uma coisa importante para nós, quer dizer, apartada a questão de ser a Vale privatizada ou não, a iminência da privatização da Vale - provavelmente em bloco e, portanto, privatizada, também, a sua ferrovia - vai ter um impacto enorme sobre o Espírito Santo, porque a espinha vertebral que temos, que se interliga lá em cima com a antiga Rede Ferroviária Federal, de qualquer modo, é um sistema de 1.800 quilômetros que vêm até cá, no bico do funil.

O fato é que agora temos a iminência de uma privatização e, a partir dela, temos o surgimento daquilo que nunca houve, ou seja, o surgimento de pólo de adensamento econômico ao longo da ferrovia, o que nunca, por razões que não vêm ao caso, ocorreu.

Esperávamos que isso fosse revertido, mas isso nunca ocorreu. De alguns anos para cá, começou a haver um processo de reversão do quadro, mas a verdade é que podíamos ter um grande túnel que descesse de lá e que viesse até aqui. Não seriam necessárias nem estações, a rigor, porque naturalmente o que descesse viria direto até aqui.

O nosso propósito, quando pensamos na telecomunicação, na

Telebrás - fizemos inúmeras reuniões para tratar desse tema - era exatamente juntar a comunicação com o transporte e poder ver surgir ao longo da ferrovia esses eixos que imaginávamos importantíssimos. A privatização, olhada por esse ângulo, é extremamente importante, na medida em que o desaguadouro natural, sobretudo a partir de certo ponto, é aqui no Espírito Santo.

Então, a privatização vai produzir estes efeitos: a formação de pólos de adensamento econômico, a modernização portuária, que é inevitável, porque, a partir desse desaguadouro e do fluxo aumentado, será inevitavelmente produzido um riacho. Eu disse outro dia e repito: vejo a criação do riacho como um ponto que precisa ficar na mão da Vale, privatizada ou não. Se amanhã um mega investidor passa a ser o titular de direito de operação sobre o riacho, ótimo para o Espírito Santo, porque o porto de riacho passa a ser um grande porto para **containers**. E até que venha a ser efetivo, já teremos recursos do orçamento da Vale do Rio Doce para que sua consolidação aconteça, na medida em que seja encontrada a fórmula para fazer com que a Vale do Rio Doce seja vitoriosa nesse processo de licitação que está ocorrendo.

Penso que o processo de modernização portuária do Espírito Santo é inevitável, tem ligação direta com a privatização da ferrovia da Vale do Rio Doce. O desenvolvimento econômico do Espírito Santo é outra questão. É inevitável também esse desenvolvimento nas áreas primárias e secundárias. O Espírito Santo, hoje , tem 55% do seu PIB na área terciária, de serviços, comércio, tem 34% na área de indústria secundária e 11% na primária, até porque se misturam essas questões da área primária, de florestas da Aracruz. Colocado de maneira mais objetiva, o que se tem à mão são 55 para serviço, 34 para indústria e 11 para a agricultura e pecuária. Mas a cadeia produtiva sofrerá uma influência direta, quer dizer, haverá o desenvolvimento, o surgimento, num porto, de **containers** em Riacho, a modernização portuária toda no Estado. Essa perspectiva não é só sonhada, mas sim a cada dia mais se afirma concretamente. Já colocamos 40 milhões no Orçamento para começar, do Erário, para isso; então se começa com isso. Pelo que ouvi do Dr. Sérgio, são cerca de US$350 milhões toda a ferrovia, os dois lados, considerando a realidade dos números de hoje.

Então vemos que tudo isso nos faz otimistas com as nossas perspectivas. Os recursos prometidos para Sepetiba, aliás muito bem lembrados pelo Dr. Sérgio, que ainda são inexpressivos, seguramente não foram prometidos em vão, efetivamente irão para Sepetiba, mas temos a perspectiva com o Porto de Riacho, com a retroárea de Riacho, com oito milhões de metros quadrados. São 160 alqueires. Uma retroárea que a Prefeitura, e aqui o Dr. Soresini tem muito mérito nisso, se preocupou em preservar e onde pode inclusive surgir um aeroporto de carga, que é uma alternativa para aeroportos viciados como o do Rio de Janeiro.

O Rio de Janeiro tem um aeroporto tão viciado que alguém me disse que, e eu com as responsabilidades que tenho não me furto em dizer isso aqui, se o demolirmos e o reconstruirmos, ficará de novo um aeroporto viciado, com problemas de toda a natureza: corporativos, de furto, coisas as mais diversas. Inclusive porque o Rio é também um Estado terciário, como São Paulo. Lá não se pensa em agricultura, nem pecuária e nem em indústria, como não se deve pensar na capital de São Paulo. Na verdade, é um setor terciário e o grande insumo para o setor terciário não é econômico, mas social com repercussão econômica. É segurança.

A capital de São Paulo supera seus problemas com insumo social, com repercussão econômica, que é a segurança, porque ninguém atuará no setor terciário se não houver segurança. Ele atua no primário, no secundário, mas no terciário, não. São Paulo é lugar, como no Rio também, para ir para feiras, para negócios, para comércio, para teatro, para entretenimentos, para hotelaria, mas não é lugar para área primária nem secundária. Mas Nova York venceu os seus problemas com insumos econômicos que, na verdade, é um insumo social, que é o insumo segurança. Como o Rio sucumbiu a isso, não conseguiu encontrar as condições para vencer essas dificuldades, persiste patinando em suas dificuldades, porque setor terciário só prospera com segurança. E estamos caminhando na grande Vitória para pensar que ainda temos espaço, vazios territoriais para pensar na questão de indústrias secundárias, na serra sobretudo, mas a grande presença no nosso PIB é o setor terciário. Temos que pensar mais e mais na segurança. Isso é verdade.

Abordo essa questão para dizer que temos condição de agora estar presentes na realidade econômica do Brasil, e mais precisamente na realidade econômica da Região Sudeste, como o Espírito Santo, prestigiando o Porto de Riacho que é uma realidade concreta. O recurso para isso já existe e temos que fazer com que a Vale realmente possa fazer esse porto que se destinará a ser um ponto de contraste de alguma maneira com Sepetiba. Essas outras coisas virão depois. Por que não? A partir daí, feito a linha sul da ferrovia Corredor Atlântico, como chamou o Dr. Sérgio, na verdade, vamos ligar Riacho a São Paulo, e aí falta muito pouco, com o apoio da Bahia e do Nordeste, para fazermos a extensão de Riacho à Bahia Sul, que é o sul da Bahia, que é Nordeste. É, portanto, ligar o Nordeste a São Paulo.

A verdade é que essa ferrovia vem lambendo o nosso complexo portuário, que é o melhor da América Latina. Essa é uma realidade que tem que ser colocada. E o Espírito Santo, no passado - e eu disse isso no primeiro dia de seminário -, a Coroa Portuguesa determinou que ele fosse um muro de proteção para impedir que o invasor chegasse e fosse até às Minas Gerais. E, de lá das Minas Gerais, saísse com as nossas riquezas. Era esse o nosso destino. Desde a colonização, 300 anos se passaram, não se podia cortar um galho de árvore aqui. O Espírito Santo ficou 300 anos condenado a ser um muro de proteção - e muro lembra fuzilamento, restrição, contenção, etc. No século passado, quando o Espírito Santo começou a reverter o seu destino, sobretudo a partir das imigrações, dos italianos, dos alemães, dos europeus de um modo geral, que vieram para cá e rasgaram a mataria e criaram as condições para que o Espírito Santo fosse o que é hoje, infelizmente, até com a demasia de restar apenas 8% da mata atlântica primitiva, mas é uma verdade que, curiosamente, deixamos de ser muro como nos mandou a Coroa Portuguesa e passamos a ser porta oceânica para o mundo, como o maior complexo portuário da América Latina. É uma coisa fantástica que construímos e da qual devemos nos orgulhar.

Tenho certeza de que virá o Porto de Riacho, virá a Ferrovia, o Corredor Atlântico a que se referiu o Dr. Sérgio Misse, e virão todos os insumos que vão decorrer do processo de privatização da ferrovia, porque aí surgirão os eixos econômicos e o desaguadouro natural vai ser aqui; virá a modernização portuária para o Espírito Santo e virá, por decorrência, a partir da necessidade da cadeia produtiva, o desenvolvimento maior da nossa agricultura, da nossa pecuária e da nossa indústria secundária.

Quero agradecer a presença de todos, agradecer a presença sobretudo daqueles que nos ajudam mais diretamente, à nossa **Rede Gazeta**, às empresas Coimex e Samarco Mineração, que nos ajudam também nesse esforço, aos componentes da mesa, Drª Sandra Stering, do Consórcio Corredor Centro-Leste; à Drª Sandra Berredo, Secretária de Estado e Moderadora deste trabalho; ao Dr. Sérgio Misse, que foi um expositor brilhante de hoje; aos Drs. Luís Soresini e José Tadeu de Morais; ao Primeiro-Secretário de Agricultura, Indústria e Comércio de Aracruz e ao 2º Superintendente do Porto de Ubu que nos ajudaram como debatedores; à Vice-Prefeita eleita de Vitória e Suplente de Senadora, Drª Luzia Toledo; ao Dr. Ruiz, Presidente da Associação Comercial; Dr. Vitor Martins, Secretário Executivo da Câmara do Corredor Centro-Leste; ex-Secretário de Estado, Dr. Ricardo Santos; ao Dr. Saturnino Rangel Mauro, também aqui presente. Enfim, empresários, como o Dr. Carlos Ernesto, que vejo aqui agora, que é um investidor aqui no Espírito Santo e titular da Estação Aduaneira da Cilotec aqui no Estado, e alguém bastante ligado ao nosso Estado; funcionários de empresas como a Vale do Rio Doce e outras que estão aqui; alunos da UFES, em particular ao Dr. José Maria Nicolau, que é professor da UFES, estreitamente ligado a essas questões do Corredor Centro-Leste.

Quero felicitar o Dr. Sérgio Misse mais uma vez, agradecendo a todos e declarar encerrada esta reunião. (Palmas)

ANEXO X

10ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

4º DIA DO

SEMINÁRIO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADO EM 02 DE DEZEMBRO DE 1996
VITÓRIA/ES

O SR. APRESENTADOR - O Senado Federal, o consórcio do Corredor Centro-Leste, a rede **Gazeta**, a Coimex e a Samarco agradecem a

presença de todos e, em especial, a dos senhores palestrantes, moderadores e debatedores.

Este seminário terá prosseguimento amanhã, dentro da temática Portos, com as palestras que farão o Dr. Dílio Penedo, Presidente da Embratel, que abordará o tema Teleporto, e o Dr. Roberto Nogueira, Diretor da LISTEC(?), que falará sobre telemática informacional.

O Seminário, amanhã, excepcionalmente, terá início às 14 horas e 30 minutos, pois em função de um compromisso do Dr. Dílio tivemos que antecipá-lo um pouco.

Convido para compor a Mesa o Exmº Sr. Senador Gerson Camata, membro titular da Comissão do Corredor Centro-Leste, que irá presidir os trabalhos; gostaria de chamar o Capitão dos Portos, Capitão-de-Mar-e-Guerra Roberto Ferreira da Silva; o Dr. Paulo Da-rin, Diretor de Portos do Ministério dos Transportes, que representa aqui o Secretário de Transportes Aquaviários, Dr. Jorge Medauar; o Dr. Máximo Borgo Filho, Diretor da Consulport; a Vice-Prefeita eleita de Vitória, Drª Luzia; o Dr. Marcelo Morgado Horta, Diretor da Orienta Consultoria, que atuará na moderação dos trabalhos; o Dr. Afonso Andrada Silva, um dos debatedores e Diretor-Presidente da Codesa; o Dr. Plínio Brito, outro debatedor, Gerente do Terminal Porto de Praia Mole e Diretor da ABCP, e o Dr. Eduardo Guterra, outro debatedor, Presidente do Sindicato Unificado da Orla Portuária, Suport.

Para dar início aos trabalhos, passo a palavra ao Exmº Sr. Senador Gerson Camata, membro titular da Comissão do Corredor Centro-Leste, que irá presidir esta reunião.

O SR. PRESIDENTE (Gerson Camata) - Inicialmente, quero agradecer a presença de todos que aqui estão, em mais esta jornada em que vamos estudar, debater e refletir sobre importantes aspectos da economia do Estado e sua integração com a economia do Brasil.

O Senador José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste e autor da proposição não pôde estar aqui esta noite, porque teve de participar de outra reunião de uma Comissão do Senado Federal, em Pernambuco, e amanhã estará aqui presidindo a reunião da tarde, que teve o horário alterado.

Nem com o conhecimento nem com o brilhantismo de S. Exª, coloco-me à disposição de todos e dos palestrantes para que possamos fazer mais esta jornada, muito importante.

Hoje, temos três exposições, no tempo regulamentar - que é do conhecimento de todos -, e, em seguida, teremos os debates e as reflexões.

O Dr. Marcelo Morgado Horta é o moderador do nosso debate hoje. Passo a palavra a S. Sª para que ele conduza os debates, as conversas a partir deste momento.

O SR. MARCELO MORGADO HORTA - Exmº Sr. Senador da República, Gerson Camata, Presidente da Comissão Corredor Centro-Leste, senhores integrantes da Mesa, é com imensa satisfação que tenho o prazer e a honra de anunciar a palavra do Dr. Paulo Antônio Da-rin, ex-Diretor da Portobrás, ex-Diretor do Departamento de Portovias Navegáveis e atual Diretor de Portos do Ministério dos Transportes. S. Exª discorrerá sobre o tema "Privatização Portuária", que é da mais alta importância, considerando o nosso complexo portuário, um dos maiores do Brasil e um dos mais importantes do mundo.

Com a palavra S. Exª o Dr. Paulo Da-rin.

O SR. PAULO ANTÔNIO DANTAS DA-RIN - Meus companheiros de Mesa, senhoras e senhores, é com muito prazer que estou aqui substituindo o Dr. Jorge Medauar, nosso digno Secretário de Transportes Aquaviários, que infelizmente não pôde comparecer devido a compromissos. Mas S. Sª solicitou que aqui viesse para trazer a palavra do Ministério sobre à modernização portuária, aliás, tema muito evidente e com problemas de toda ordem. Mas, para nós do Ministério dos Transportes, tem avançado satisfatoriamente. Antes de abordarmos o tema, gostaria de chamar a atenção ao porquê da modernização portuária, da idéia do Ministério dos Transportes voltada exatamente para esse fim.

Em primeiro lugar, a eliminação de algumas ineficiências do nosso sistema portuário. Em segundo, relacionado com o famoso custo portuário, tão vizinho ao decantado custo Brasil. E, em terceiro, porque há um verdadeiro clamor público a fim de que se tenha um porto mais moderno, mais equipado, atuando com mais eficiência dentro dessa sistemática. Diante disso, o Governo Federal, em 1993, conseguiu promulgar a Lei de Modernização Portuária e iniciar toda uma sistemática de implantação, subdividida em duas fases fundamentais. A primeira fase seria a criação de órgãos, e isso foi feito. Creio que hoje temos todos os órgãos necessários para esse fim. E a segunda, seria exatamente de aperfeiçoamento do sistema de implantação.

A idéia fundamental de modernização é exatamente a substituição do Governo Federal na ação de operação portuária pela iniciativa privada. Esse o fator fundamental. O segundo fator é o reaparelhamento portuário. Nossos portos estão semi-sucateados, com problemas de toda ordem. O Governo também enfrenta sérios problemas de investimentos.

Para que se tenha uma idéia, ainda me recordo de que em um estudo realizado em 1989 pela Portobrás, com referência ao sistema portuário, verificamos que seriam necessários, durante dez anos, aplicações anuais da ordem de US$700 milhões. Melhor esclarecendo, isso significa nestes últimos oito anos temos aplicado no sistema portuário cerca de US$120 a US$140 milhões. No último ano, o ATP aplicou tão-somente US$84 milhões.

Observem que, se já sabíamos que havia necessidade de o sistema portuário reagir em 1987, 1988 e 1989 com uma demanda dessa ordem, imaginem hoje, onde saímos de uma aplicação, em 1988, de US$390 milhões, que era pouco ainda, para uma aplicação de cento e poucos milhões, ao longo desses últimos seis anos! Por quê? Porque o Governo está sem dinheiro para tal.

Qual foi, então, a idéia fundamental? A idéia, mais uma vez, foi colocar a iniciativa privada para a borda do cais, fazer que a iniciativa privada invista. E para isso era preciso que a iniciativa privada começasse a acreditar no processo, começasse a sentir que realmente o processo seria conduzido de uma maneira lógica.

Passou-se então, a partir de fevereiro de 1992, a implantar a Lei de Modernização Portuária, com toda aquela roupagem de órgãos novos e inclusive com conceitos completamente novos, rompendo com aquilo a que chamamos usos e costumes, esclarecendo, mas, sobretudo, com uma grande preocupação social.

Não queremos desamparar o trabalhador, não queremos trazer problema social algum. O trabalhador tem que ficar amparado, o sistema tem que funcionar dentro de uma perspectiva social, e é isso exatamente que está fazendo que demore a ser implantado.

Há mais de quatro anos aplicamos a Lei, que está chegando a um ponto de equilíbrio. Posso até afirmar que, em alguns portos, como Santos, o trabalho já está inteiramente dentro da sistemática de modernização, ou seja, já temos lá o órgão gestor de mão-de-obra, já temos lá o sindicato dos operadores, o sindicato unificado de trabalhadores, enfim, toda a roupagem da modernização.

Temos cerca de quarenta e tantos operadores portuários em Santos, temos 560 operadores portuários em todo o sistema nacional, a lei já está implantada, os órgãos já estão todos implantados. Resta agora começar a trabalhar.

Em Santos, temos um órgão gestor de mão-de-obra ao qual o operador portuário solicita a força de trabalho e ele, e não os sindicatos, é que estão entregando a mão-de-obra. Vejam então que está funcionando e o trabalho portuário está sendo feito pelos operadores portuários.

Está completo o esquema em Santos? Não, não está. Por que não está? Por uma razão muito simples: a Companhia Docas ainda não conseguiu sair da operação portuária. Em Santos ainda temos capatazia feita pela Companhia Docas, mas já se está passando imediatamente a uma ação diferente. Os próprios trabalhadores de capatazia, em reuniões acontecidas há dois meses, junto com a Companhia, com o órgão gestor, etc, estão negociando a sua passagem para os órgãos gestores de mão-de-obra de Santos. Logo que isso se dê estaremos saindo da operação portuária em Santos.

Hoje, os operadores portuários de Santos já fazem 50% da capatazia; hoje, os operadores portuários de Santos já estão fazendo alteração, só que como a Companhia não pôde ainda soltar os 2.600 homens de capatazia nem oferecer o pessoal de escritório que tem, os administrativos, está trabalhando exatamente para isso e, em breve, teremos toda a Companhia Docas fazendo o seu grande papel de autoridade portuária, e os operadores portuários fazendo a movimentação portuária. É exatamente esse o paradigma para todos os demais portos.

Mas, antes de entrar nessa matéria, de comentar um pouco mais todos os problemas que estão ocorrendo, sobretudo a sistemática de investimento que estamos empregando, eu gostaria de passar em revista, rapidamente, algumas projeções, que vão dar um panorama rápido do sistema portuário brasileiro, da nossa situação perante o mundo, e como iríamos reagir.

Se me permitem, vou fazer algumas projeções.

O SR. MARCELO MORGADO HORTA - Com a licença do ilustre palestrante, gostaríamos de convidar o Dr. Osmar Rebelo de Oliveira para tomar assento à mesa.

O Dr. Osmar é Diretor-Superintendente da Portocel e Diretor-Presidente da ABTP. (Palmas.)

O SR. PAULO ANTÔNIO DANTAS DA-RIN - Nesta projeção que faço, mostro os 36 portos organizados que temos e os 45 terminais de uso privativo misto que já temos no sistema portuário, fazendo concorrência aos portos organizados. Esses 44 terminais foram todos autorizados a movimentar cargas de terceiros. Na realidade, eles já são 45. É verdade que, desses 44, apenas oito estão autorizados pela Receita Federal à movimentação de exportação. Porém, estamos andando a passos largos, haja vista o número que já temos. Esses terminais são os responsáveis por uma grande parte da movimentação. Em 1995, movimentamos, em todo o sistema portuário, 387 milhões de toneladas, das quais 275 foram feitas pelos terminais privativos. Pelos portos públicos, foram 112 milhões de toneladas. Isso dá uma dimensão e uma idéia do significado de 44 terminais, de uso privativo, autorizados a fazer movimentação de carga mista. Vejam que a privatização da movimentação portuária está, praticamente, sendo calcada neste seminário.

Para que se tenha uma nítida idéia do que isso significa, fiz uma movimentação de importação e de exportação, ano a ano, mostrando nossa atuação de 1995 - quando chegamos a 96.6 - até este ano. Até agosto, tínhamos R$64 bilhões em importação e exportação, ou seja, R$32 milhões em exportação e R$31.7 em importação. Desta forma, estamos caminhando, a passos largos, para ultrapassar a linha dos R$100 milhões, sendo que a necessidade de colaboração dos portos é enorme.

Por região, verifica-se que, na Norte, a participação é de 50 milhões de toneladas, US$2.4 bilhões FOB. No Nordeste, há uma participação de 9.4 milhões de toneladas, US$4,2 bilhões FOB; Centro Oeste, 4.5 milhões de toneladas, um bilhão FOB; Sudeste, 118.2 milhões de toneladas, com US$27 bilhões FOB; no Sul, há uma participação de 18.2 milhões de toneladas, com um valor agregado de US$11.4 bilhões. Tem-se uma noção rápida sobre o assunto.

Não quero cansá-los com isso, pois o debate fundamental virá. Como os **containers** são o problema fundamental, em termos de carga geral e transformação, fiz este quadro onde mostro os maiores portos exportadores e movimentadores desse tipo de material. O Porto de Santos está em primeiro lugar, com 817.849 TEUs; e, em segundo lugar, surpreendentemente, o Porto de Paranaguá com 164.345 TEUs; e, em terceiro lugar, Rio de Janeiro com 106.714 TEUs; e, em quarto lugar, o Porto de Rio Grande com 99.712 TEUs.

Vêem-se a distribuição onde os portos do Sul estão assumindo uma posição grandiosa. O Porto de Vitória está em nono lugar, com 56.396. Isso diz respeito a 1995, quando movimentávamos, no Brasil, 1.703.407 TEUs. Claro que nossos números, comparados aos de Hong Kong, que são 11 milhões TEUs, não são significativos. Mas aqui é uma posição relativa, mostrando-se uma tendência de concentração na região Leste-Sul em movimentação de **containers**. Para que tenhamos uma idéia do nosso País, com relação ao resto do mundo, fiz um gráfico onde mostro, em termos de Produto Interno Bruto, a qualificação mostrando que , se conservarmos a nossa nona posição...

Verifico que os Estados Unidos estão em primeiro, o Japão em segundo, a Alemanha em terceiro, a França em quarto, a Itália em quinto, a Grã-Bretanha em sexto, o Canadá em sétimo, em oitavo a China e lá em baixo, em nono lugar, o Brasil. É uma posição relativa. No entanto, em se tratando de exportação e importação, o Brasil, com U$404 bilhões, em termos de PIB, já ocupa um lugar bem evidente. Mas, examinando, por exemplo, em relação à população, obtemos uma excelente colocação. Internacionalmente, o Brasil deixa muito a desejar com referência à exportação, que poderia ser muito mais brilhante do que realmente é. Precisamos superar isso. Contamos com os portos para que se chegue a uma posição melhor e com a Lei de Modernização, cujos objetivos são claramente colocados aqui, ou seja, a curto prazo: centralização e a redução da atual ingerência do Estado, aumento da participação da iniciativa privada, racionalização da mão-de-obra, unificação de comandos; a médio prazo: melhoria da qualidade de vida, racionalização do ambiente de trabalho, aumento da produtividade, e, a longo prazo: aumento da eficiência e da competitividade dos portos brasileiros. Esse o objetivo do Governo com a nossa Lei de Modernização.

Quais os instrumentos que estamos utilizando? Desenvolvemos quatro programas, que foram colocados em prática rapidamente: o de concessão e exploração de portos públicos; o de arrendamento de áreas de instalações; o de reestruturação das companhias e o de atualização de formulários de uso privativo, do qual falei há pouco, que consiste em um programa de recuperação da titularização das áreas portuárias. O que significam esses programas? O primeiro deles é o de concessão de portos, que eram administrados diretamente pela antiga Portobrás e que foram inseridos, mediante um convênio, às Companhias Docas mais próxima. Por exemplo: Manaus foi inserido na Companhia Docas do Maranhão - vejam bem é uma distância enorme; Porto Velho, na Companhia Docas do Pará; Recife, Maceió, Cabedelo, foram inseridos na Codern; Itajaí e Laguna, na Companhia Docas de São Paulo. Esses programas de inserção de portos mediante convênio com o prazo de duração de um ano, já existe há seis. Então, precisamos apressar a ampliação das companhias para administrar esses portos. Daí serem esses os primeiros portos que seriam privatizados. Para esse estudo, que também alcança todas as Companhias Docas em termos de privatização, é preciso que se tenha em mente o que é a Lei de Modernização. Tal Lei, primeiramente, cuida de privatizar a operação, entregando ao operador portuário privado. Faltam apenas os programas paralelos que seriam aqueles voltados para a reestruturação das companhias. O que é que significa isso? Como as Companhias Docas sairão da operação, que passará inteiramente para a mão dos operadores portuários privados, terão que se reestruturar, que reduzir o seu contingente, seu quadro de pessoal. Para isso, obviamente, está-se utilizando das dispensas incentivadas, que já se iniciaram há algum tempo atrás, mas que caminham lentamente. Por que caminham lentamente? Por uma razão simples, porque todos os recursos para dispensa são gerados, são oriundos das próprias Companhias Docas. Quer dizer, é a própria tarifa portuária que tem que gerar recursos para a dispensa incentivada. Esse é um processo lento por natureza. Isso é exatamente o que se está fazendo: primeiro estudando as Companhias, e verificando de onde elas trarão o seu equilíbrio financeiro; como essas companhias vão operar; quais as tarifas que elas passarão a cobrar; e quais são os itens que realmente lhe trarão o equilíbrio financeiro.

Está claramente definido que movimentação, atracação, entrada e saída de embarcações continuarão com a Companhia Docas, que terá que ser melhorado e automatizado. Outra função a ser desempenhada pela Companhia é exatamente o uso da infra-estrutura portuária criada. Uma terceira função, tendo em vista que todos os portos estão correndo o risco da obsolescência, pois têm equipamentos de mais de dez anos, seria criamos o programa de arrendamento de áreas e instalações à iniciativa privada, que vai gerar recursos também para trazer equilíbrio financeiro às administrações portuárias. Esse programa consiste exatamente em, primeiro, verificar qual a vocação do porto, ou seja, o que ele tem inclinação de fazer em determinados berços. E a partir daí, elaborar um plano de zoneamento e desenvolvimento de todo o sistema que, obviamente, vai fiscalizar cada berço. Então, dentro dos berços fiscalizados e daqueles novos, que seriam criados pela própria iniciativa privada, iríamos oferecer a ela. Isso já está preconizado pela própria lei que, claramente, exige apenas que haja solicitação dos interessados, que requisita determinada área para instalação ou uma área para que ele próprio implante um novo berço, com novos equipamentos e condições modernas de movimentação. Essa solicitação é feita à Companhia Docas, que é obrigada a examinar em conjunto e fazer uma licitação pública voltada exatamente para esse processo.

O SR. MARCELO MORGADO HORTA - Lembraria ao ilustre palestrante o tempo de cinco minutos.

O SR. PAULO ANTONIO DANTAS DA-RIN - Da mesma forma, estávamos criando condições junto ao STU para trazer ao porto a condição de poder arrendar áreas. Estamos trabalhando, não só no STU, para que essas áreas sejam entregues diretamente ao porto, para que ele possa arrendá-las.

Como se situa hoje essa sistemática de trabalho?

Para se ter uma idéia, estou lançando aqui a situação atual dos trabalhadores portuários, onde se vê, por categoria, que temos, em avulso, cerca de 40.900 trabalhadores portuários, e desvinculados, um quadro que também mostra o avanço desse critério, onde se verifica que, em 1990, tínhamos cerca de 26.398 trabalhadores com vínculo, e hoje, em 1996, temos 13.295, com redução de 49,5%. Exatamente esse é o avanço das demissões incentivadas. Isso é suficiente? Ainda não. Ainda teremos que reduzir bastante, para que esse número caia para 4 ou 5 mil trabalhadores.

Fazendo uma comparação com o Porto de Santos, observa-se que, dos trabalhadores portuários nacionais nesse Porto, 5.800 são empregados vinculados e 9.800 são empregados sem vínculo. Desses 5 mil, 2.600 são empregados de capatazia, cujas negociações estão avançadas para que eles passem diretamente ao órgão diretor de mão-de-obra, e aí então a Companhia Docas, a exemplo de todas as demais, deixará as operações portuárias e passará a exercer a sua função de autoridade portuária.

Então, senhores, de uma maneira geral, essa é a situação atual de todo o sistema portuário nacional. Temos todos os órgãos implantados. Temos funcionando perfeitamente o Porto de Santos; os demais portos estão com o órgão gestor de mão-de-obra recebendo as solicitações dos operadores

portuários e, por intermédio dos sindicatos, designando as equipes de trabalho. Está funcionando bem? Eu diria que não. Isso só acontecerá quando concluída toda a sistemática de trabalho, o que nos dará oportunidade de sentir um trabalho uniforme.

O Porto de Santos avançou bem mais. Já temos até algumas distorções. Os próprios armadores e os operadores criaram a famosa THC, Terminal Handle Charge, e esse pontos estão exigindo um trabalho maior no sentido de verificar, examinar e coibir determinados abusos.

Aparentemente, a sistemática de implantação da lei de modernização está seguindo bem e, em breve, teremos excelente situação para a movimentação portuária.

Era o que eu tinha a dizer de imediato. (Palmas)

O SR. MARCELO MORGADO HORTA - Tenho a satisfação de passar a palavra ao Dr. Máximo Filho, ex-engenheiro e ex-Diretor Superintendente da antiga administração do Porto de Vitória, ex-Professor de Portos e ex-Reitor da Universidade Federal do Espírito Santo, atualmente Diretor da Consulforte. Discorrerá sobre o conceito moderno de porto como foco de comércio exterior.

Lembro à audiência que as perguntas poderão ser endereçadas à Mesa e, ao final da palestra de cada técnico, faremos o debate com a participação do Dr. Afonso Andrada da Silva, Diretor-Presidente da Codesa; Dr. Plínio Brito, Gerente de Terminal de Porto de Praia Mole e Diretor da ABTP, e o Dr. Eduardo Guterra, Presidente do Sindicato Unificado da Orla Marítima - Suport.

Com a palavra o Dr. Máximo Filho.

O SR. MÁXIMO FILHO - Ocorreu uma pequena modificação. Na programação anterior, estava previsto falar sobre o complexo portuário Sepetiba, tarefa que foi transferida para o Dr. Osmar. A nós, depois de um acerto com a coordenação do Corredor, coube a tarefa de falar sobre conceito moderno de porto.

Já está se tornando lugar comum dizer que os portos desempenham um papel fundamental na globalização dos mercados. A modernização da atividade portuária tem sido uma preocupação de todos os países, uma vez que o comércio exterior é fundamental para a economia de todos.

Qualquer estudo que se faça nessa área, em termos de conceito moderno de cor, temos que voltar os nossos olhos para Ásia e mais particularmente para o quadrilátero, o polígono formado por Cingapura, Filipinas, Taiwan, Japão, Coréia, Hong Kong, China, porque ali aconteceram modificações notáveis em termos portuários. Não só no que diz respeito à movimentação como também em métodos e eficiência operacional.

Uma rápida visita e inspeção naquela área vemos conceitos novos de porto, e temos aqui: Cingapura, Hong Kong, Taiwan, [illegible] Pusan e Yokohama. Nesta área aqui temos uma movimentação de milhões de toneladas e milhões de unidades de **containers** anualmente. São portos que sofrem restrições geográficas, locais, de exigüidade diária. Todos nós, quando ouvimos falar sobre porto, queremos saber a área etc. Está aqui uma visualização de Hong Kong. Outras fotos de Hong Kong, que é o maior porto de **containers** do mundo. Aqui, outra visão de Cingapura, que é o que vem imediatamente após, onde a cidade é contígua ao porto, a ponto de, em alguns portos, termos o armazenamento vertical de **containers**.

As estatísticas, entre 1994 e 1995, dos vinte maiores portos de **containers** do mundo mostram, em primeiro lugar, Hong Kong, com 12 milhões e 600 mil TEUs - expressão que vem do inglês **twenty equivalent unity**, ou seja, a unidade de medida de um **container** de vinte pés. Quando você movimenta um **container** de quarenta pés, estatisticamente se contam dois **containers** de vinte pés, ou 2 TEUs.

Assim, voltando, temos aqui Hong Kong, em 1995, com 12 milhões e 694 mil TEUs; Cingapura, com 11.800 mil; Gaoxiong, que é Taiwan, com 5 milhões; Roterdã, em quarto lugar; Coréia, na cidade de Pusan, com 4.500 mil; Hamburgo, o segundo maior porto europeu, com cerca de 2 milhões e 900 mil TEUs; e, só depois, vem o primeiro porto americano, Long Beach, com 2 milhões e 800 mil; e o primeiro porto japonês, o de Yokohama, com 2.700 mil, e assim sucessivamente.

Então, para que os senhores tenham idéia, com os dez maiores portos brasileiros de **containers**, movimentamos, em 1995 e 1994, para se ter a mesma comparação... E Santos teve um crescimento expressivo, de cerca de 33%, em função exatamente da globalização da economia, da abertura do mercado, onde o fluxo, sobretudo de mercadorias importadas em **containers**, tem crescido. O Porto do Rio também teve uma expressiva movimentação, atingindo 817.153 TEUs; Paranaguá, com 134 mil; Rio Grande, com 124 mil; São Francisco do Sul, que era oitavo em 1994, passando a quinto em 1995, com 78 mil; e temos aqui Vitória em nono; e Salvador em décimo.

Por um estudo feito no ano passado sobre a evolução do que na Ásia se pretende fazer, chegamos ao movimento de, partindo dos dados de 1993... Em relação a esses dados que foram apresentados, os senhores verão que há projeções que não se concretizaram. Por exemplo: por esse estudo se esperava que Cingapura ultrapassasse Hong Kong, o que não ocorreu. Todavia, o patamar de movimentação da Ásia está em 52 milhões de TEUs/ano, em dados de 1993. Prevê-se que, no ano 2000, se chegue a 120 milhões.

Tomemos algumas estatísticas. Hoje, à tarde, freqüentei o Porto de Hong Kong pela **internet**, e pude verificar um dado interessante, qual seja, o de que, no dia 03 de dezembro, à 1h48min - lá uma hora da manhã - 204 navios estavam no Porto de Hong Kong, simultaneamente. Agora, os senhores imaginem que a movimentação de 12 milhões de **containers** pressupõe uma infra-estrutura enorme; imaginem, ainda, se a alfândega tiver de abrir cada **container**.

Então, urge a modificação no **environment** portuário, no ambiente portuário, nos modos, nos hábitos, nos costumes. Outro fator importante: o custo médio de um **container** internacional de movimentação é de cerca de 200 dólares no máximo. Há portos trabalhando a 150 dólares. Em Vitória, que é um dos mais baratos do Brasil, estamos trabalhando a 400 dólares o **container** - e estou falando do preço global, não só a tarifa portuária. Falo isto porque há uma confusão quando pegamos um custo no exterior, onde fomos a um **stevedore company**, que dá o preço global e vamos a um porto onde só se pega o preço da tarifa, onde não pegamos a estiva, o estufamento ou desestufamento, a movimentação; enfim, toda a movimentação e até o armazenamento.

Senhores, se formos tomar essa diferença, verificaremos que Lavoisier ainda não foi desmentido; ou seja, na natureza nada se cria, nada se perde, tudo se transforma. Quando se agrega um custo, alguém vai pagar esse custo em uma conta, ou esse custo vai inibir a inserção do produto no mercado internacional.

Mas vamos continuar. Como a nossa tarefa é formular conceitos, sugiro uma palavra da moda chamada **wheel spoke**. O que vem a ser isso? Em inglês, etimologicamente, significa o centro da roda, um esforço concentrador. O maior porto **wheel spoke** do mundo é o de Cingapura, uma ilha situada na ponta da Malásia, não tem interlândia. A carga que chega a Cingapura chega de navio, é colocada e sai de navio. Situação diferente é a de Hong Kong, que não é um **wheel spoke**. Hong Kong é a porta de um grande mercado, que é a China. Se analisarmos a movimentação de navios de Hong Kong e de Cingapura, verificaremos que, no ano passado, Cingapura teve a fantástica movimentação de 104 mil navios no ano. Hong Kong, em termos de navios transoceânicos, teve quarenta e poucos mil e sessenta mil de fluvial, de transferência de carga.

Chamo mais a atenção aqui para uma curiosidade. No Brasil não estamos acostumados a isso. No Sri Lanka, em Colombo, tirei, de uma revista, um anúncio de que está entrando no mercado, **The Sri Lanka Port Authority Tranship** via Colombo. Sri Lanka também não tem retroárea, não tem zona de influência econômica. Ele está dentro de uma via de comunicação, os navios vão chegar lá, colocar os **containers**, aguardar e fazer a redistribuição, sobretudo via navegação.

Temos que focar os olhos no que está ocorrendo nesse fantástico avanço, porque isso implica modificações de equipamentos sim, mas, antes de se chegar aos equipamentos, há que haver racionalização de atividade, mudança de enfoque de operação, introdução de método de engenharia industrial na operação portuária e treinamento de pessoal. Hoje a informática e a eletrônica estão inseridas. Hoje você não consegue ter um grande desenvolvimento, não consegue atingir esses patamares, como também a facilitação do comércio em termos de diminuir a burocracia, sobretudo até da liberação, sem usar o que se chama de **EDI, electronical data interchange**. Para usar a troca eletrônica de dados, os portos têm que se equipar como uma plataforma - este é o assunto o que vai ser discutido amanhã -, para que até o controle das operações seja todo ele automatizado.

Sem querer fazer um comercial meu, no Espírito Santo, desenvolvemos, em Portocel, um sistema em que abolimos, paradoxalmente, o papel num terminal de duas empresas de celulose; abolimos o papel na operação portuária, no controle e registro das operações portuárias. Você tem todo um sistema de coletores ligados com radiotransmissão sem fio, para uma central, não só no recebimento da carga, como também na expedição, usando código de barras. Todos os fardos da Aracruz Celulose possuem código de barras. É possível fazer-se o tracejamento do histórico do fardo, desde a entrega até o dia em que ele foi fabricado, o lugar do armazém em que em ele ficou e em que local do porão do navio ele viajou. Se houver alguma reclamação em termos de

controle de qualidade é possível a fábrica verificar onde houve um problema de contaminação ou de avaria. Isso foi desenvolvido com tecnologia capixaba, está implantado e funcionando há três anos.

Para não ficar só em desenho, vamos mostrar uma fotografia do operador com o coletor. É pena que não dê para ver, mas cada fardo da Aracruz tem uma marca, um código de barras. Por que a eletrônica está sendo utilizada? Hoje temos, em diversos portos diversos do mundo, a utilização da eletrônica. Da mesma maneira que um aeroporto vistoria uma bagagem com raio-x, o mesmo deve acontecer com o caminhão de **container**. Mas isso não é ficção científica. Está aqui a visualização do caminhão até as rodas. E para não dizerem que estamos usando fotografias, aqui está a inauguração, no Porto de Hamburgo, do primeiro **scanner** de **containers** em que se "escaneia" um **container** em sessenta segundos, sem ser preciso abri-lo.

Nesses portos, além da inspeção aduaneira ser feita por amostragem, não se abre mais o **container**, escaneia-se, usando a tecnologia disponível; do contrário, não será possível ter um movimento de **containers** nesse patamar. Há inúmeras tentativas de inovação nessa área. Por exemplo, no Japão já se faz uso de (?) para se pegar quatro **containers** por vez. Eles empilham até dez **containers** de altura. Tudo isso está disponível no mercado. O fundamental é que o porto não vive no vácuo, ele é o elo intermodal dos transportes e precisa obviamente estar ligado à sua área de influência sobretudo com os meios de transporte adequados.

Nos Estados Unidos, a "containerização" só ocorreu quando a ferrovia entrou maciçamente nessa área. O que a Vale faz com o minério, as ferrovias americanas fazem com o **container**, tração quádrupla, comboio de cem vagões, com quatro T por vagão; ou dois **containers** de 40 ou quatro de 20 por vagão.

O porto moderno tem que ser o centro de um sistema logístico; por isso, dotar o porto de um sistema de troca eletrônica de dados é importante, porque, na medida em que se recebe as informações dos navios, toma-se conhecimento da posição dos seus estoques, conhece-se o que está chegando ao porto e o que está saindo do porto, a disponibilidade de transporte rodoviário e ferroviário. De posse dessas informações, pode-se, a cada instante, ter condições de fazer otimizações.

O porto moderno é uma empresa altamente sofisticada que tem que se preocupar com tempo, movimento e custos. Cada minuto é fundamental. Tem-se que trabalhar vinte e quatro horas por dia. Eu posso falar isso porque passei toda a minha vida dentro do porto. Um porto, num período de vinte e quatro horas, trabalha, no máximo, treze horas e meia. São dezoito horas de trabalho e dentro dessas dezoito horas há um índice médio de paralisação da ordem de 25% Então são treze horas e meia. Convenhamos, num País que necessita de recursos para investir, isso é muito pouco.

Para concluir, já que nosso papel aqui é levantar temas, sobretudo para que depois o Dr. Osmar possa, dentro de uma visão situar o problema do complexo portuário do Espírito Santo.

Antes de finalizar, gostaria de indagar, dentro desse contexto, como é que ocorreram esses fatores? Algumas coisas podemos tirar do que está ocorrendo no exterior. Primeiro lugar, desregulamentação e privatização dos serviços portuários. Isso é fundamental. Não que o porto seja incompetente, não - trabalhei sempre no porto -, não há mais condições de o porto, como instituição, dar reciprocidade de respostas às demandas do setor empresarial.

Se queremos ter um porto eficiente, ele tem que ser tratado como indústria, como atividade industrial e temos que ter agilidade, velocidade de resposta. Infelizmente, o setor público pelas teias que tem não tem condições. Além do que existe um mundo do lado de fora. Não vamos resolver o problema só dentro do porto, temos o crescimento do transporte intermodal, a reorganização do tráfego marítimo, das frotas com a especialização e otimização dos tamanhos dos navios.

Não pode nem se pensar nisso, tem que se adequar, mas a intensidade de competição, no âmbito internacional, obriga os usuários a exigir, de forma incisiva, a melhoria da qualidade dos serviços e a diminuição dos custos operacionais.

Além disso, os custos envolvidos na formação de estoques, no imperativo de minimizar a sua incidência na comercialização dos produtos, impôs igualmente a necessidade de agilizar a movimentação. Tais exigências decorrem do fato de que, além dos custos mais baixos dos portos e do transporte marítimo, os usuários passaram também a exigir um fluxo constante de mercadorias, uma vez que a economia mundial não mais permite a formação de grandes estoques, sendo prioritária a garantia de entrega da mercadoria nos prazos ajustados e em boas condições.

É o princípio do **just in time** japonês. Isso é uma coisa fantástica, porque, na hora em que falamos em custo global, pesa na balança, não é somente um custo de transporte, mas sim o custo de mobilização da indústria e mais o problema do produto chegar na hora que a linha de montagem está necessitando, porque isso pode gerar prejuízo fantástico. Então, podemos identificar, nos portos, uma série de outros fatores dentro desse ambiente.

Para concluir, usaremos uma frase que gosto muito do político Petrônio Portella. S. Exª costumava dizer que não devemos agredir os fatos, temos que enumerar aqueles que existem hoje. Dentro desse conceito, o que existe hoje na tecnologia possível, não só em termos de construção, mas em termos de operação, em termos de informática, de modo que possamos ter um pouco de melhores recursos. A minha pergunta é se isso é uma condição necessária, mas não é uma condição suficiente.

Podemos comprar isso e termos um porto eficiente. Um porto eficiente tem que ser construído de outra maneira. Em primeiro lugar, não há mais espaço, em uma economia globalizada, baseada na competição, para projetos de definições apriorísticas em que se diz que tem que ser assim, o fluxo vai ser assim, tem que se levar em conta o mercado, suas tendências, seus interesses e, sobretudo, a satisfação do usuário. Temos que falar em prestação de serviço, temos que falar em qualidade como satisfação do usuário, do consumidor seja ele o exportador, importador ou armador. Essa é uma realidade.

Em segundo lugar, temos que ter convicção de que vai haver competição entre os portos. Essa é uma tendência mundial. Na costa do Mar do Norte há três portos, vizinhos bem próximos um do outro: Hamburgo, que é o segundo porto de **containers** da Europa; Roterdã, que é o primeiro, e Antuérpia, que é o terceiro. São portos que dividem a mesma área de influência e disputam violentamente entre si, sendo que pelo menos dois deles são municipais - Hamburgo e Roterdã. Então, vai haver competição entre portos.

Terceiro, o porto faz parte de uma cadeia logística. Isso significa que a entrega da mercadoria no momento certo, na hora certa tem um valor. Disse um velho professor de engenharia de transporte que o transporte agrega duas utilidades aos bens, a utilidade do lugar e a utilidade do tempo, ou seja, os bens têm que ser postos em determinado lugar na hora que são necessários.

Vimos em Hamburgo, recentemente, algo fantástico, uma firma tinha um armazém climatizado, porque em Hamburgo as variações de temperatura são muito grandes, e ela fazia a distribuição para a Reduc. Vinha um navio de **containers**, cheios de tênis, por exemplo, descarregava lá. A empresa armazenava os tênis e depois atendia aos pedidos da Escandinávia, da Rússia, embalava conforme a especificação do pedido e entregava. O porto tem de fazer parte de uma cadeia logística.

Nessa viagem que fizemos recentemente vimos que Hamburgo, que é um porto estadual, estadual e ao municipal, porque Hamburgo é uma cidade-Estado. E o Porto de Bristol, que foi todo privatizado, um dia baseado no mesmo princípio - terra, terra, terra - agregou terrenos em sua volta. Em Hamburgo isso foi feito por meio de uma lei, fez um PDU ao contrário, separou uma área dentro da qual só pode haver coisa de porto, não pode construir, não pode fazer nada. E o Porto de Bristol vai adquirindo. Por quê? Para atrair empresas, não simplesmente para faturar no arrendamento, mas para agregar movimento em Hamburgo com a finalidade de gerar emprego. O Porto de Hamburgo gera 140 mil empregos na área da cidade.

O conceito internacional de um porto é construído a partir dos seguintes atributos: eficiência, e eficiência tem de ser definida portuariamente como pronta atracação. Abri a página de Cingapura na Internet e lá diz: 90% dos navios que chegam ao Porto de Cingapura tem pronta atracação. E são cento e tantos mil.

Não só a própria atracação, mas também a rapidez no manuseio da carga e os custos. Essas três qualidades do serviço: atendimento rápido, tratamento adequado das mercadorias. Se alguém está importando uma mercadoria, não está preocupado com o dinheiro porque já fez toda a negociação antes, mas precisa dela. É alguém que vai entrar na linha de produção ou é um insumo que vai entrar também na linha de produção, aquilo tem que receber um tratamento adequado. Então, em termos de qualidade de serviço, há também o baixo índice de avaria. Para isso é necessário, fundamental que tenhamos recursos humanos bem treinados, até porque hoje em dia se tem uma sofisticação nos equipamentos. Se se tem um **container** de última geração, o guindasteiro lá tem uma tela mostrando a seção do navio onde ele vai colocar o **container**. Cada número desse é um lugar onde vai colocar um **container**. Está tudo na tela. Um **container** de última geração pode custar quase 10 milhões de dólares. É mais caro do que um helicóptero, é mais caro do que um "bandeirantezinho" aí da vida. Então, o operador desse equipamento tem que ter um padrão equivalente ao de um piloto.

Confiabilidade. Tem que conquistar a confiabilidade, em termos de eficiência, de qualidade de serviço. O armador, o operador vai pensar 10 vezes em trocar um serviço de qualidade por um mais barato.

Facilitação de comércio internacional. É preciso que todo mundo que trabalhe no porto, dentro de uma área, opere com o objetivo de facilitar, não no sentido entre aspas, mas no de não criar dificuldades para o fluxo. Tem que haver fiscalização, sim. Imagine o tempo que se perde às vezes com algumas situação como, por exemplo, se cada navio de Cingapura gastasse de uma a duas horas de visita da alfândega, da saúde, ter-se-ia duzentos e tantos mil navios-hora/ano. Temos que pensar nisso também.

Por último, o conceito internacional de um porto não pode ser comprado. Não há firma de consultoria, firma especializada que vá montar o porto; ele tem que ser construído no dia-a-dia, todo o dia. E, para isso, é preciso que toda a comunidade portuária, o governo, os trabalhadores, os operadores e os usuários, que têm responsabilidade no futuro do porto, estejam comprometidos na construção desse conceito. Quem conseguir fazer isso, principalmente no Brasil hoje, estará na frente.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. MARCELO MORGADO HORTA - Este seminário está sendo conduzido pela Comissão Especial do Senado Federal, Corredor Centro-Leste, sob o patrocínio daquela Comissão, e tendo como apoio **Connect Trading Company**, a Samarco Mineração S/A, com a promoção da rede Gazeta e a parceria do Consórcio Operacional do Corredor Centro-Leste.

Passo a palavra ao Dr. Osmar Rebelo de Oliveira, Diretor-Presidente da Associação Brasileira de Terminais Privativos e Diretor-superintendente do Porto Especializado de Barra do Riacho.

O Dr. Osmar vai discorrer sobre o complexo portuário do Espírito Santo e o Porto de Sepetiba.

O SR. OSMAR RIBEIRO DE OLIVEIRA - Creio que fica evidente para todo mundo a dificuldade da minha missão. Depois de ouvirmos o Dr. Da-ri falar sobre o estágio em que se encontra hoje o sistema portuário brasileiro, e o professor Máximo discorrer sobre o que seja o moderno conceito de porto, com todas essas figuras impressionantes - e peço desculpas a essa platéia e aos distintos membros da mesa -, ficam evidentes as dificuldades de tratar desse tema.

Mas o faço e aceitei o desafio porque ele deixa em mim duas marcas muito fortes, e vou tentar respondê-las. A primeira é porque sou um espírito-santense, amo aquela terra, gosto demais disso aqui, e a segunda é porque sou um portuário há mais de 30 anos. Dessa forma, o tema me diz respeito muito de perto e me é muito grato.

Portanto, quero primeiro agradecer ao Máximo, porque, apesar de tudo que fez ele, primou por situar a Portocel dentro do contexto internacional. Muito obrigado, professor.

Mas, para entendermos um pouquinho o tema que sou obrigado a discorrer, e vocês vão sofrer um pouco, creio que vale fazermos um passeio dentro da estrutura portuária brasileira, porque isso pode facilitar a compreensão.

Conforme os dados que o Dr. Da-ri já citou, verificamos, e esses são os portos fluviais do País, uma forte concentração de portos na Região Sudeste e na Região Sul. Isso tem alguns condicionantes, alguns fatores e tem um nível de representação, quando falamos em volume de carga muito acentuado.

Quando se observa as estatísticas, e esse dado é de 1994 - eu não dispunha ainda desses dados mais novos que o Departamento de Portos está identificando, trabalhei com a estatística daqui, mas isso não se altera muito, as proporções são mantidas iguais, só que lemos aqui 389 milhões de toneladas - observa-se que a Região Sudeste, onde nos situamos, tem a representação de 60% do volume das cargas manuseadas nos portos brasileiras; a seguir vem o Nordeste, com 23%; o Sul com 15%; ficando o Norte com apenas 2% dessas cargas.

Vamos tentar falar um pouco mais sobre carga geral na Região Sudeste, porque é ela quem tem uma representação mais significativa em termos de custo, até porque o Espírito Santo e principalmente a Região Sudeste contribuem muito fortemente para esses 217 milhões de toneladas ou 60%. É um volume muito alto de granéis sólidos e líquidos, que são manuseados pelos nossos portos. Para se ter uma idéia, apenas na região do Espírito Santo devemos ter movimentado mais de 90 milhões de toneladas o ano passado e a Companhia Vale do Rio Doce, apenas com Tubarão, participou com mais de 60 milhões de toneladas. Então, o peso dos granéis é muito forte nisso e devemos ter o foco centrado hoje em carga geral, principalmente porque acreditamos que o Brasil terá uma acelerado desenvolvimento econômico e devemos nos preparar, quando imaginamos o nosso futuro, fundamentalmente para esse dado, para carga geral.

Essa distribuição de carga geral na Região Sudeste se faz conforme essa figura que aqui está. É também muito forte, ascende a um número maior do que a participação como um todo, porque chega a 65% da carga geral movimentada nos portos brasileiros. Com essa configuração, o Espírito Santo contribui com 38% dessa carga, o Rio de Janeiro com 18% e São Paulo com 44%.

Precisamos ter algum cuidado ao trabalhar esses números. Devemos, por exemplo, depurar um pouco mais o dado do Espírito Santo com 9.337 mil toneladas, porque, na verdade, dentro dele existem dois componentes muito fortes. Um deles é o produto siderúrgico - o Dr. Plínio está aqui num esforço do Porto de Praia Mole que é dirigido por ele -, que responde com alguma coisa em torno de 6 milhões de toneladas que estão englobadas nesses 9.337 mil, enquanto que o Porto de Barra do Riacho, o terminal de Portocelo, dentro do Porto de Barra do Riacho, responde por cerca de 1,5 milhão de toneladas e está localizado aqui.

Nessa situação o que acontece com o **container**? Esse é um fato que precisaríamos enfocar, porque, quando cogitamos de carga geral, não há como fugir, não há como se pensar em manuseio de carga geral senão com o uso do **container**. Essa posição colocada aqui pelo Dr. Márcio ficou mais saliente e, só para termos uma idéia do contexto geral, o Porto de Hong Kong, e fiz com ele essa tentativa de análise das estatísticas, não conta com nenhum volume de carga geral que não seja manuseado em **container**. Já o Porto de Cingapura tem uma característica um pouco diferente porque chega a manusear cerca de 10% do seu volume de carga como carga solta, ou seja, não está acondicionada em **containers**. Com isso se identifica que tráfegos, por exemplo como o tráfego marítimo Europa/Estados Unidos, chega a mais de 90% em **containers** há muito tempo, ou seja, apenas países emergentes ou países do terceiro mundo, como nós, que ainda têm uma alta representação da carga geral manuseada sem o uso de **containers**. E isso se expressa dessa forma. Esses dados aqui são bem significativos e mostra o que acontece.

No Brasil, 34% de nossa carga geral é manuseada em **containers**. Esse é um dado altamente significativo. Enquanto esses países asiáticos, a Europa e os Estados Unidos têm um trem com mais de 90% da carga em **container,** o Brasil tem 34% em **container**, e o nosso movimento de carga geral é muito pequeno, é muito restrito. Quando chegamos na Região Sudeste, pelos dados que já falamos anteriormente, o alto volume de granéis, esses valores caem a 31%. Quando chegamos em Vitória, que movimentou no ano de 1994, que é o ano em análise, 1.979 mil toneladas, o peso de carga movimentada em **container** foi 415, ou seja, igual a 21% apenas. Isso tem alguns fatores, algumas indicações muito interessantes na medida em que isso tem muito a ver com o valor dessa carga que é manuseada.

O **container** é fundamentalmente algo que serve, e é muito utilizado exatamente para que nele se acondicione cargas de alto valor e, sendo assim, merecem tratamento mais apurado, mais exigente, porque qualquer dano pode ser mais significativo em termos de perda, além de criar algumas outras facilidades em termos de manuseio. Só como indicação, o Dr. Da-ri fez hoje uma indicação aqui em termos de valores FOB, a Região Sudeste, que é a região onde nos encontramos, responde por 57% das exportações brasileiras em valores FOB. Esses são dados do Ministério da Indústria e Comércio. 57% do que o Brasil exporta em valor é exportado pela Região Sudeste, e esse dado deve ser visto com o cuidado que merece, porque isso não indica os portos, são os dados dos produtores.

Mas trouxe apenas para que ressaltássemos que, quando vemos à Região Sudeste, imaginamos isso como um todo, a importância de São Paulo dentro do contexto e, mais do que isso, o que representa Minas Gerais dentro do que aí está, porque Minas Gerais é da maior importância para esses dois Estados aqui em matéria de porto. E precisamos ter isso bem marcado e focado.

Quando identificamos essas situações, avançamos um pouquinho mais, e tenho aqui algumas situações que, antes de avançarmos especificamente no aspecto do porto de Sepetiba, eu gostaria que meditássemos um pouco sobre elas, porque consta de um trabalho realizado e publicado pela Cepal, em 1991, em que o consultor diz exatamente isso aí e fala isso citando um exemplo que é a situação das cargas provindas do Paris para os Estados Unidos. Essas cargas simplesmente passaram a ser movimentadas, ainda que destinadas à costa-leste norte-americana, a serem recebidos os **containers** nos portos da costa oeste, transitando por ferrovia e atravessando o país inteiro, porque isso representava um ganho significativo na medida em que se fazia isso em 80h, ao passo que, para um navio fazer uma volta ou ainda mesmo os menores passando pelo canal de Panamá, teríamos um tempo maior do que esse. Foi, então, a integração do

transporte que permitiu que se fizesse a chegada dessa carga na costa-leste, ganhando assim todo o procedimento. Isso mostra e identifica a importância da logística dentro sistema inteiro.

Todo esse procedimento resultou em quê? Primeiro, na quebra do monopólio daqueles portos da costa-leste que entendiam que toda carga provindo por via marítima e destinada às regiões de suas cercanias, teriam que chegar por eles e não chegaram. Quando acordaram já não tinham mais isso. Alguns portos, como o de Boston por exemplo, têm tentado inverter o fluxo no sentido de criar algum nível de aproveitamento desses **containers** que têm que voltar para lá, porque esse é o grande freio, para que se leve alguma carga para o interior dos Estados Unidos em um sistema de retorno. E aqui explica que os sistemas intermodais têm eliminado a posição monopolista de muitos portos com respeito a territórios tradicionais. Ou seja, não adianta o porto ser, por estar bem localizado, dizer "sou capaz e todos terão que vir a mim para manusear essa carga". Esse paradigma está quebrado. O melhor posicionamento geográfico ou físico não é capaz de responder por nenhum sucesso de porto hoje. Isso é algo que precisa estar muito presente hoje na cabeça de quem tem que pensar ou imaginar porto e de quem pensa em ter um desenvolvimento portuário adequado. Isso é muito significativo e tem que estar muito presente em todas essas posições.

Digo isso para que cheguemos, enfim, em Sepetiba, que ganhou um realce maior agora, em termos de Espírito Santo, na medida em que uma recente entrevista do Sr. Elieser Batista fez algumas abordagens sobre isso, aquela figura respeitável, uma cabeça muito boa, fez algumas considerações sobre Sepetiba e os efeitos disso com relação ao Espírito Santo, e vamos falar um pouco sobre esse aspecto no curso. Mas Sepetiba, para que entendamos um pouco isso, é a região onde se localizará essas novas instalações. Na baía de Marambaia hoje em dia existe por lá, tem-se até aqui o terminal da MBR, que é um exportador de minério, e deve estar exportando algo em torno de 20 milhões de toneladas de minério de ferro e se localiza aqui, e Sepetiba está um pouco adentro dessa baia, que é a baia de Sepetiba. Hoje já existe um terminal de carvão que é explorado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro. Ao lado dele já foi feita uma licitação pela Companhia Docas do Rio de Janeiro, licitação essa que foi vencida pela (?), para conquistar um terminal próximo, que é o que utilizará pra exportar minério de ferro por lá.

Um conceito do porto, para que entendamos um pouco melhor, o que se imagina fazer por lá, é que exatamente nessa área de retaguarda do terminal existente - esse é um terminal de carvão - fazer-se esse acerto que permitirá a construção de um cais de **containers** e um cais de granel, fundamentalmente para grãos.

Hoje a (?) está localizada nesta ponta, o parque de carvão de Sepetiba é isso que aqui está e eles pretendem ter uma distribuição diária mais ou menos desta forma ou com destinação parecida com essa.

Temos aqui um outro desenho pequeno que dá uma indicação melhor do que seja isso. Vê-se aqui o primeiro existente e cria-se essa nova condição. Vê-se que há também uma restrição relativa de área de retaguarda - isso não está sendo considerado como muito importante na medida em que eles estão tentando desenvolver as demais áreas aqui. O terminal da (?) vai ficar ao lado disso.

Sepetiba conta, seguramente - isso o Dr. Elieser enfocou em sua palestra - com algumas vantagens sobre os portos do Espírito Santo. Uma delas diz respeito à rede rodoviária brasileira. Se fizermos uma pequena observação sobre ela e essa é a que cobre a região sudeste - Vitória está localizada aqui - vê que o adensamento da malha é muito mais forte nessa região, sem nenhuma dúvida. Com São Paulo situando-se aqui embaixo, tem-se uma malha muito mais densa, tanto quanto a malha ferroviária o é. O Espírito Santo está na borda da região. Vemos Vitória aqui, onde aparecem alguns traços referentes à estrada de ferro Vitória-Minas, mas vê-se que há uma concentração muito mais forte de ferrovias exatamente na retaguarda do Rio de Janeiro, com São Paulo localizado abaixo faz-se uma interligação muito maior da região.

Dentro do conceito que se tem de intermodalismo, é da maior importância poder contar com uma rede como a que descrevemos há pouco. No entanto, isso, por si só, não é capaz de criar a diferença ou, antes disso, é muito possível que tenhamos meios de criar essa diferença.

Uma visão a prazo um pouco mais longo: o porto de Sepetiba, por essas condições que identificamos nesta carta aqui, tem condições de profundidade realmente bem representativas. Vê-se que com dragagens menores do que seriam exigidas nos nossos casos, vai-se ter uma área abrigada, bastante abrigada, com profundidades que poderão servir para atender até esses navios postos na máquina, algo em torno de quinze metros de profundidade. O porto de Sepetiba conta com a proximidade da rodovia Rio-Santos tanto quanto com o restante da malha que se identifica ali. Conta, no entanto, com desvantagens como a malha ferroviária, que apesar de extensa, não é muito eficiente. Esse é um elemento que começa a desaparecer na exata medida em que a malha já foi privatizada e tudo indica que ela deve ser aprimorada e ter suas condições de funcionamento melhoradas, eliminando essa possível desvantagem.

Os portos do Rio de Janeiro, de modo geral, por outro lado, avançam celeremente. Além dos aspectos de investimento em Sepetiba, onde há recursos federais já alocados para isso, onde já há dragagem contratada para os serviços de construção dessas obras, o projeto está avançado dentro de todos esses conceitos que o Dr. Da-rin mencionou aqui hoje, já contando com algo em termos de privatização.

São realizações do seguinte tipo: a licitação realizada diz respeito ao terminal de embarque de minério em Sepetiba. Isso já foi feito, a (?) ganhou a licitação e está aguardando apenas a dragagem para implantar o seu terminal naquela região. Há seis editais, publicados em 18/11/96, de dois terminais para **containers** - isso, na área do porto do Rio de Janeiro, não é Sepetiba, mas é um fato que merece ser visto com cuidado por nós, porque tudo indica que a partir do instante em que isso seja passado para as mãos de empreendedores particulares eles deverão vir para o mercado de forma muito mais agressiva. São dois terminais para **containers**, dois terminais para produtos siderúrgicos, um terminal de carvão em Sepetiba e um terminal papeleiro também no Porto do Rio de Janeiro.

O Rio de Janeiro está mais avançado do que o Espírito Santo no que diz respeito àquilo que a lei preconiza, ou seja, passar essas atividades para a iniciativa privada. Devemos, sim, ter o cuidado de ver isso, com a ótica devida, na medida em que é de se crer que essas coisas em mãos de empreendedores devam tomar um ritmo diferente aos projetos e com características interessantes, na exata medida em que o Porto do Rio de Janeiro.

Penso, Luís Fernando, que esse é um fator diferencial. Não podemos mais esperar por um plano nacional, vamos resolver os nossos problemas. Esse é o grande diferencial que a comunidade portuária do Espírito Santo poderia ter como atrativo: instalar um grande projeto portuário aqui, ter recursos humanos aqui bem treinados, uma mão-de-obra mais bem qualificada. Quando tudo isso é utilizado, algumas modificações ocorrem em hábitos, costumes, fainas, até em escala de pessoal, porque o rodízio intensivo também pode ser prejudicial, porque é preciso adestrar o homem para determinadas tarefas.

Essa é uma discussão muito ampla. Penso que precisamos - e esse pode ser um grande fator diferencial dentro de uma estratégia de competição.

O SR. MARCELO MORGADO HORTA - Agradeço ao Professor Máximo. Muito obrigado.

Os que me conhecem bem, sabem que eu sou um amante da democracia, mas, nesse momento, dado o adiantado da hora, temos de impor um limite, porque são debates são acalorados, tanto assim que estamos há anos discutindo esse assunto.

Tenho a impressão, contudo, de que foi dada a oportunidade de os diversos segmentos se manifestarem.

Antes de passar a palavra ao Senador Gerson Camata, gostaria de, em nome da organização do simpósio, agradecer a presença de S. Exª, o Sr. Senador da República Gerson Camata; do Dr. Paulo Antônio Dantas, Diretor de Porto do Ministério dos Transportes, e aqui também representando o Sr. Secretário de Transportes Aquaviários daquele do Ministério; ao Comandante de Mar e Guerra, Roberto Ferreira da Silva, Capitão dos Portos; à Vereadora Luzia Toledo, Vice-Prefeita eleita de Vitória; ao Dr. Máximo Filho, Diretor da Consulport (?); ao Dr. Osmar Luís Rebelo de Oliveira, da Portocel; Dr. Afonso Celso Andrada da Silva, Diretor-Presidente da Codesa; Dr. Plínio Brito, Gerente do Terminal de Produtos Siderúrgicos do Porto de Praia Mole e Diretor da ABTP; ao Dr. Eduardo (?), Presidente do Sindicato Unificado da Orla Portuária - Suporte.

Gostaria ainda de avisar que a reunião de amanhã será realizada às 14h30min, em virtude de compromisso previamente assumido pelo Sr. Diretor-Presidente da Embratel, que não pôde, infelizmente, alterar o horário acertado.

Passo a palavra a S. Exª, o Sr. Senador da República Gerson Camata.

O SR. GERSON CAMATA - Quero agradecer ao Dr. Marcelo Horta pelo trabalho de orientar os debates como um moderador.

Amanhã teremos a palavra do Dr. Dílio Penedo, Presidente da Embratel; será moderador o Dr. Vitor Martins e debatedores o Dr. Getro (?) Dantas, Presidente da Intersindical; Dr. Luis (?), Dr. Paulo Menezes, Diretor de Desenvolvimento da Codesa.

Quero agradecer à **Rede Gazeta** a cessão do espaço, e dizer que a reunião de amanhã será presidida pelo Senador José Ignácio.

Agradeço a presença de todos. Foi um início de noite muito produtivo e tivemos a oportunidade refletir, de pensar, de debater sobre problemas novos que estão ocorrendo, que, se de um lado nos deixam preocupados, por outro lado, nos deixa felizes, porque estamos nos preparando para essa competição, para esse novo mundo que está aparecendo diante dos nossos olhos.

Muito obrigado a todos.

Boa noite. (Palmas)

ANEXO XI

11ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

5º DIA DO

SEMINÁRIO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADO EM 03 DE DEZEMBRO DE 1996, VITÓRIA/ES

O SR. APRESENTADOR - Declaro aberto os trabalhos.

O Senado Federal, o Consórcio do Corredor Centro-Leste, a **Rede Gazeta**, a Coimex e a Samarco agradecem a presença de todos e, em especial, a dos Srs. Palestrantes, Moderadores e Debatedores.

Este seminário terá prosseguimento na segunda e terça-feira da próxima semana às 18 horas e 30 minutos.

Gostaríamos de convidar o Senador José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste, para compor a mesa de trabalhos. (Palmas)

Dr. Dílio Penedo, um dos palestrantes do dia, Presidente da Embratel. (Palmas)

Dr. Roberto Nogueira, Diretor da Mistec, nosso segundo palestrante. (Palmas)

O Sr. Roberto Ferreira da Silva, Capitão dos Portos e Capitão-de-Mar-e-Guerra. (Palmas)

Dr. Vitor Martins, Secretário Executivo da Câmara Estadual do Corredor Centro-Leste, que atuará como Moderador do dia. (Palmas)

Dr. Jetro Dantas, Presidente da Intersindical, é um dos Debatedores. (Palmas)

Dr. Luís Soresini, Secretário de Agricultura, Indústria e Comércio da Prefeitura de Aracruz, também é Debatedor. (Palmas)

Dr. Paulo Meneses, Diretor de Desenvolvimento da Codesa, um dos Debatedores desta tarde. (Palmas)

Para darmos início a mais este ciclo de palestras do Seminário Senado Federal Corredor Centro-Leste, passo agora a palavra ao nobre Senador José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste, que presidirá os trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Boa tarde a todos. É uma honra muito grande dar início a mais um painel deste seminário promovido pelo Senado Federal e que conta, aqui no Estado, com o apoio da **Rede Gazeta**, da Coimex e da Samarco, que têm realmente dado curso a procedimentos iguais aos de outros Estados da Região Centro-Leste.

Já realizamos este trabalho na quase totalidade dos Estados, quer dizer, desta Região do Corredor Centro-Leste que envolve o Espírito Santo, Minas, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, Tocantins e o Distrito Federal.

Em relação ao Espírito Santo, estamos, através deste seminário, desenvolvendo esses trabalhos que muito têm servido para o processo de auto-avaliação das potencialidades do Estado, da sua economia e de diversos pontos de sua infra-estrutura.

Portanto, tem sido magnífico este seminário, e, seguramente, esta Comissão não terá em outro Estado uma participação tão atuante da sociedade civil isso muito nos alegra e nos homenageia.

Quero saudar a presença dos Srs. Membros da Mesa, o Dr. Dílio Penedo, Presidente da Embratel, que é palestrante hoje; o Dr. Roberto Nogueira, também palestrante, Diretor da Mistec; o Sr. Capitão dos Portos, Roberto Ferreira da Silva; o Dr. Vitor Martins, Secretário Executivo da Câmara do Corredor Centro-Leste, é o Moderador nestes trabalhos; o Dr. Jetro Dantas, Presidente da Intersindical, que é Debatedor; o Dr. Luís Soresini, Secretário de Indústria, Comércio e Agricultura da Prefeitura Municipal de Aracruz, e o Dr. Paulo Menezes, Diretor da Codesa, ambos Debatedores na tarde de hoje.

Fui informado de que se encontra presente o Diretor Executivo da Rede Gazeta, Dr. Carlos Fernandes Lindemberg Filho. Quero, portanto, prestar-lhe a homenagem que merece e agradecer-lhe e à Rede Gazeta, em nome do Senado e desta Comissão, pelo apoio que nos tem dado.

Convido S. Sª para compor a Mesa, caso deseje.

Não estou vendo S. Sª no auditório, mas fui informado de que se encontra presente. Se for possível, S. Sª muito nos honrará com a sua presença à Mesa.

Agradeço a presença de todos e concedo a palavra ao Dr. Vitor Martins, que é o Moderador deste trabalho.

O SR. APRESENTADOR (Vitor Martins) - Boa tarde para todos. Gostaria, inicialmente, de cumprimentar o Senador José Ignácio pela brilhante iniciativa de promover este seminário. Estendo esses cumprimentos ao Dr. Carlos Fernandes Monteiro Lindemberg Filho pelo apoio que nos tem dado.

É muito importante para o Espírito Santo que discutamos os temas que dizem respeito as questões estratégicas para o nosso desenvolvimento. Hoje, nós vamos ter a oportunidade de assistir a duas palestras sobre os temas teleporto e telemática informacional. São dois assuntos vitais para um Estado que pretende ser um centro de comércio internacional.

A palestra sobre teleporto será apresentada pelo Dr. Dílio Penedo, que é Presidente da Embratel.

Gostaria de ler o resumo do seu currículo:

> "Dr. Dílio Penedo é natural de Vitória, Espírito Santo. Formou-se pela PUC do Rio de Janeiro. Foi engenheiro pesquisador do Centro de Estudo de Telecomunicações da PUC; foi engenheiro da Embratel de 1968 a 1974; Diretor Técnico da Telebahia de 1974 a 1985; vice-Presidente da Telesp, em 1975; Diretor Técnico da Telesp, de junho de 1985 a março de 1987. De 1987 até 1992 foi Presidente da Telemut; em 1992 assumiu a presidência da Nif(?), Argentina; foi Diretor Superintendente da Indelsul(?), Saft(?) Equipamentos Elétricos da Nif Brasil até 1995, e é Presidente da Embratel desde fevereiro de 1995."

O nosso segundo palestrante é o Dr. Roberto Nogueira, que é Diretor da Mistec - Tecnologia Gerencial e Tecnologia da Informação, e professor da Copead(?), no Rio de Janeiro.

É autor de três livros sobre tecnologia de informação e de dezenas de artigos no País e no exterior sobre a utilização estratégica da tecnologia de informação.

É sócio diretor da Mistec(?) e consultor de organizações tais como: IBM, Receita Federal, Unimed etc.

Antes de chamar o nosso primeiro palestrante, gostaria de convidar para compor a Mesa a vice-Prefeita eleita de Vitória, Drª Luzia Toledo. (Palmas.)

Não consta do currículo do Dr. Dílio, mas me pediram para dizer que S. Sª foi aluno do Colégio Estadual de Vitória.

Concedo a palavra ao nosso palestrante.

O SR. DÍLIO PENEDO - Eu estava tentando esconder isso.

Boa tarde a todos. Gostaria de agradecer ao ilustre Senador capixaba, José Ignácio Ferreira, pela organização e liderança deste congresso que se está realizando em Vitória. Muito me honra o convite de S. Exª, que já foi um homem de telecomunicações. Aliás, continua sendo um homem de telecomunicações. Parece que quem trabalha algum tempo em telecomunicações não consegue esquecer jamais.

Quero agradecer ao Senador José Ignácio Ferreira por esta oportunidade de voltar aqui à minha terra, o que gostaria de fazer com mais

freqüência para poder rever velhos amigos, os quais encontro com muita satisfação.

Srs. membros da Mesa, Srªs e Srs., o assunto de que vamos tratar hoje, ou seja, teleporto, é pontual, porque o teleporto é conseqüência de um processo que está acontecendo no mundo inteiro. E é sobre esse processo geral que gostaria de falar inicialmente, para que o conceito seja bem compreendido por todos.

A globalização, uma palavra hoje muito difundida e banalizada pela imprensa, na realidade, é um processo extremamente complexo, causado, sobretudo, pelo desenvolvimento tecnológico, desenvolvimento tecnológico esse que levou a uma mudança muito profunda do mercado mundial.

As empresas de alto investimento tecnológico tiveram que conquistar novos mercados. Os mercados nacionais não eram mais capazes de satisfazer as necessidades de investimentos cada vez maiores para o desenvolvimento tecnológico, o que obrigou as empresas a se internacionalizarem. Elas foram buscar mercados em outros países, onde se depararam com o desenvolvimento da automação industrial, da automação de escritórios, da automação comercial, fato que resultou em grande elevação dos custos de telecomunicações, que desaguaram nesse processo de privatização e de desregulamentação a que estamos assistindo no mundo inteiro e que tem como pano de fundo uma reação dos países ao movimento de globalização. Surgiu, então, uma espécie de movimento de defesa, que foi a criação dos blocos econômicos.

Nós aqui, no Brasil, assistimos esse movimento à distância. Estamos tentando fazer um bloco aqui no Sul: o Mercosul, mas já tardiamente. Assistimos à criação da Comunidade Econômica Européia, que congrega praticamente todos os países da Europa, com algumas raras exceções; o Nafta, que é formado pelos Estados Unidos, Canadá e México. Uma série de outros grupos e blocos econômicos foram formando-se não só para organizarem-se melhor e criar sinergias geográficas e sinergias nacionais mas também para defenderem-se de uma certa maneira do processo de globalização da economia.

Simultaneamente a esse processo surgiu um fenômeno muito pouco conhecido, que foi o desenvolvimento da fibra ótica. E não foi somente o desenvolvimento da tecnologia de fibra. Isso aconteceu num espaço de tempo muito curto.

Posso dizer para os senhores que no período em que fui Diretor Técnico da Telesp, no meio da década de 80, usava-se a fibra multimódulo, que permitia atingir distâncias de 8 km dentro de uma cidade, por exemplo. Hoje nós estamos usando fibras com altíssima transparência, baixa atenuação, que permitem a construção de cabos transoceânicos.

Num período de 10 anos surgiram os cabos transoceânicos em fibra ótica.

A fibra ótica provocou um impacto fortíssimo nas telecomunicações. Antes nós estávamos muito limitados na nossa capacidade de transmissão de informação e a fibra ótica trouxe uma melhoria. A fibra ótica tem uma capacidade quase infinita de transmissão de informações tanto pela voz como pela imagem.

São as grandes vias de fibra ótica que vão provocar, simultaneamente com a globalização, um impacto muito grande na economia mundial.

Há quem preconize que, em um espaço de tempo não muito grande, não mais haverá diferença de tarifa para diferentes distâncias. Assim, as telecomunicações terão propiciado definitivamente o fim das distâncias como empecilho para realização dos negócios. Ou seja, achamos que as grandes rotas mundiais de fibra ótica vão fazer com que as tarifas de telecomunicações desabem para preços muito pequenos e tornarão essa tarifa praticamente imune a distâncias. Vai custar a mesma coisa chamar aqui para a Serra como chamar para Tóquio ou para a Sibéria, por exemplo.

Nesse ambiente de globalização, é importante entendermos que as telecomunicações vão desenvolver o papel mais importante, talvez, no desenvolvimento do mundo no futuro. Sem telecomunicações desenvolvidas, não será possível desenvolver e modernizar o País.

Agora, queria falar um pouco da Embratel. Não sei se todos a conhecem bem. Somos uma empresa com 31 anos, criada em 1965, cuja missão inicial foi integrar o Brasil pelas telecomunicações. Isso foi realizado em um período de tempo razoavelmente curto - muito curto para a época. Em cinco ou seis anos, o País inteiro estava totalmente integrado pelas telecomunicações. Podia-se falar de qualquer lugar para qualquer lugar - sobretudo das capitais brasileiras - quase que instantaneamente. Simultaneamente, a Embratel, que também tinha como missão integrar o Brasil ao resto do mundo, começou a operar com os satélites Intelsat - isso em 1969 - e depois construiu os cabos, assunto do qual vamos tratar com um pouco mais de detalhe daqui a pouco.

Hoje a Embratel - os dados são de 1995 - tem US$1,4 bilhão de receita. O lucro líquido foi de US$142 milhões. Pretendemos que este ano o resultado seja muito melhor do que o do ano passado. Nossos ativos são de US$6,5 bilhões. Recolhemos US$457 milhões de impostos em 1995. Temos, este ano, cerca de 11 mil empregados distribuídos em todo o Brasil.

No programa do Governo Fernando Henrique Cardoso de desenvolvimento das telecomunicações, estamos em primeiro lugar entre as empresa que investem para atender ao desenvolvimento de telecomunicações previsto nesse próximo período de mais 6 anos - 2 anos de Governo de Fernando Henrique Cardoso, mais 4 anos em seguida. Esse projeto, que faz parte do programa de recuperação das telecomunicações, prevê investimentos nesse período da ordem de cerca de US$75 bilhões. Esses investimentos devem levar o País a ter cerca de 40 milhões de linhas telefônicas principais e celulares.

Para isso, a Embratel investiu, em 1995, cerca de US$600 milhões. Estaremos investindo, este ano, US$850 milhões. Vamos elevar o volume de investimentos no ano que vem para US$900 milhões. E o programa de investimento para os anos consecutivos será de cerca de US$1,2 bilhão ano a ano.

Esses investimentos estão praticamente assegurados, porque a Embratel usa recursos próprios. Não temos praticamente nenhum endividamento.

Para cumprir a missão da Embratel neste mundo moderno de globalização, usamos atualmente um sistema de microondas terrestre que cobre todo o Brasil, com exceção da Amazônia. Utilizamos na cobertura da Amazônia três satélites geoestacionários. E estaremos lançando no final do ano que vem o terceiro satélite, de tecnologia mais moderna, com 28 **transponders**, que hoje são responsáveis também pela transmissão de televisão para todo o Brasil. A cobertura de um satélite desses é nacional, envolve inclusive alguns países do Mercosul e alguns países da América do Sul.

Temos um enorme orgulho de participar, através do satélite, não somente dos programas de televisão comercial, mas também dos programas da **TV Cultura**, da **TV Educativa**, do programa do Ministério da Educação de **Tele-educação**, da **TV Saúde**, programa do Ministério da Saúde, e de muitos outros, como, por exemplo, a **TV Senac**, que foi inaugurada no último dia 28 de novembro e vai se espalhar pelo Brasil inteiro fazendo a difusão do ensino de profissões de nível médio, extremamente importantes para o País.

Além de terem uma atividade comercial importante, além de integrarem agências, por exemplo, de bancos, no País inteiro, e outras empresas nacionais, que são atendidas via satélite em redes corporativas, esses satélites também têm missão militar - toda a Presidência da República é atendida por sistemas específicos instalados nesses satélites - e sistemas de defesa e sistemas de comunicação militar em todo o território nacional.

A Embratel começou, em 1993, um programa de fibras óticas que se encaixa exatamente naquilo que eu vinha dizendo, na criação de uma infra-estrutura de telecomunicações que vai substituir todo o sistema de rádio, para que o Brasil possa definitivamente entrar em uma era moderna de informatização, que hoje se está chamando de infovias - as auto-estradas de informação.

Em 1993, começamos a implementar esse programa de construção de cabos óticos e devemos estar colocando em operação, em dezembro, o primeiro projeto - que considero talvez seja o maior do Governo Fernando Henrique Cardoso: um cabo com 5 mil quilômetros de extensão, com 2 mil e 800 quilômetros de cabos submarinos, e com parte terrestre onde a plataforma brasileira não comporta cabo submarino, sendo que há parte terrestre também no Norte. Esse cabo vai interligar todas as capitais litorâneas, inclusive Vitória, ao Cabo Unissur (?); ou seja, todos os países do Mercosul vão poder dar entrada e ter acesso ao Cabo Américas, que começa em Fortaleza e vai até os Estados Unidos, derivando para a Venezuela e para a Europa e aumentando a capacidade de transmissão.

Para os senhores terem uma idéia, o cabo submarino que a Embratel acabou de desativar, entre o Brasil e a Europa, lançado em 1976, possuía capacidade de 130 canais de voz simultâneos. O Cabo Américas, tal como está construído, tem uma capacidade de transmissão de 30 mil canais. O Cabo Atlantis, que estamos prevendo construir a partir de 1998, e vai ligar o Brasil com a Europa, terá uma capacidade simultânea de transmissão de 500 mil canais, na tecnologia de hoje.

A Embratel está investindo nesse programa cerca de 1 bilhão de dólares. Vamos completar o cabo até Porto Alegre, e fazer uma ligação terrestre

entre Porto Alegre, Argentina, Uruguai e Paraguai, atingindo Brasília, Goiânia e as capitais que não foram atingidas pelo primeiro cabo, ou seja, São Luís e Belém.

Para mostrar o que é esse salto tecnológico, um cabo como o que estamos construindo, com a tecnologia que estamos instalando aqui em Vitória, permite transmitir um milhão de canais de voz contra 30 mil canais, que é o sistema terrestre que passa hoje por Vitória. É um grande salto tecnológico que vai permitir, evidentemente, ao Espírito Santo, estar bem atendido em telecomunicações, em qualquer tipo de necessidade na área das telecomunicações, porque esse cabo tem comunicação não somente com todo o Brasil, mas com o Mercosul e todo o Hemisfério Norte.

Ainda em 96, contratamos 250 mil novos troncos de centrais nacionais, que representam uma ampliação de cerca de 30% do que a Embratel construiu até hoje, nos seus 31 anos de vida.

A Embratel está pretendendo acompanhar o salto tecnológico que os países do Hemisfério Norte já deram. Esse salto está a nosso alcance e, a partir de janeiro do ano que vem, já teremos o cabo submarino que passa em Vitória praticamente em operação, portanto, não estamos falando do futuro, estamos falando do presente.

O que são os teleportos no progresso mundial, na globalização? Vamos conceituar, inicialmente, a idéia de centros de negócios, até chegarmos à definição do que é um teleporto e as novas tecnologias que nele devem estar disponíveis.

A necessidade dos usuários por espaços sofisticados, associada ao desenvolvimento tecnológico, tem dado um forte impulso aos edifícios inteligentes que constituem os teleportos. Os empreendedores que investirem nesse tipo de negócio deverão ter em mente que o mercado, com sua inércia natural às mudanças, somente responderá de forma positiva quanto à ocupação de espaço se os custos forem capazes de proporcionar um forte aumento de competitividade no atual ambiente de globalização da economia, o que implica dizer se a disponibilidade básica de telecomunicações avançadas já for um fato.

Eu queria também dizer que o fator integração é muito importante - vamos falar disto um pouco adiante. Não basta só a Embratel, nós temos de atender Vitória, todo o Espírito Santo, com esses meios; mas cada empresa de telecomunicação estadual - no caso do Espírito Santo, a Teleste - tem que desenvolver os seus próprios serviços em âmbito regional, para que tudo isso possa acontecer.

A Embratel, sozinha, não é capaz de atender todas as necessidades de telecomunicações de uma determinada região. Por quê? As nações mais evoluídas concluíram ser mais vantajoso levar seus módulos de produção para os países em desenvolvimento, o que tem exercido uma forte demanda de meios eficazes e tratamento de transporte de informações em nível mundial.

Esse novo enfoque tem dado grande impulso às economias emergentes, cuja mão-de-obra mais barata proporciona maior retorno dos investimentos, acarretando uma resposta positiva à consolidação do novo modelo.

O estabelecimento de representações distantes força a necessidade de contatos quase que em tempo real entre as matrizes e as filiais. A disponibilidade de circuitos telemáticos para tornar possível o intercâmbio de informações em larga escala é condição fundamental para atender as exigências dessas corporações.

Todas as decisões gerenciais e de movimentos de mercadorias são atualmente precedidas de trocas de informações detalhadas, o que permite uma aderência total entre a demanda e o atendimento, possibilitando uma otimização dos custos.

O dinamismo do mercado atual exige igual resposta dos meios de troca de informações e conhecimentos, fatores que devem ser atendidos pelas empresas de tratamento e transporte de informações.

Em resumo: a globalização dos serviços traz como conseqüência a necessidade de maior eficácia de gerenciamento, que, por sua vez, requer um ambiente capaz de proporcionar facilidades diuturnas de comunicação com alta confiabilidade.

Nos teleportos, as empresas de serviços telemáticos poderão atender a essas necessidades e competir através da prestação, em larga escala e com qualidade, de serviços ou mesmo aplicações cujos custos e equipamentos não justifiquem a sua aquisição por corporações que os usariam apenas por algumas horas por mês.

Há duas semanas, estive com o presidente de uma grande montadora de automóveis no Brasil, e ele estava me explicando que tem uma completa dependência das telecomunicações. Ele é viciado em telecomunicações, porque, hoje, as fábricas vão para onde existem vantagens competitivas. Hoje, um "decisor" fecha uma fábrica nos Estados Unidos e vem produzir no Brasil se derem a ele melhores condições, a curto e a longo prazo, de produção a custos mais baixos. Primeiro, ele me contou uma piada. Ele me disse que a pergunta mais difícil de responder, aquela para a qual ele não tem resposta, hoje, é a que faz um cliente: "Onde está o meu carro?" Ele não sabe responder, porque o motor está sendo fabricado nos Estados Unidos, o projeto está sendo feito na França, parte da carroceria está sendo fabricada na Alemanha, partes da fundição estão sendo feitas no Brasil, freios em outro lugar. Um dia, isso vai ser reunido em um determinado lugar, que é o local de montagem, e daí vai sair um automóvel de classe mundial, feito por uma empresa de classe mundial. E tendo em vista a diferença de fusos horários entre os países, se imaginarmos que, por exemplo, no Japão, há uma montadora japonesa que virá para o Brasil, é necessário que ela tenha todas as tecnologias de telecomunicações; para transmissão de informações, a qualquer velocidade, videoconferência, computação em ATM - uma tecnologia modernissima -, que permite ter redes próprias dentro do sistema público de telecomunicações. As empresas mundiais têm redes próprias, virtuais, que permitem que elas se comuniquem como se tivessem a sua própria rede mundial. E é preciso ter custos reduzidos, porque, hoje, as empresas têm necessidade de ter custos cada vez menores em telecomunicações e com qualidade e confiabilidade cada vez maiores, que só as fibras óticas podem dar. Somente as fibras óticas também podem oferecer melhores tarifas. E comunicação 24 horas por dia, 7 dias na semana.

Não é mais possível a esse tipo de usuário, de grandes corporações, por exemplo, dizer que fechará aos sábados e domingos. Aliás, posso dar um exemplo muito claro: a Volkswagen só foi para o Rio de Janeiro - e participei pessoalmente disso - porque a Embratel e a Telerj colocaram - e não foi apenas falado na mesa de reuniões - mesmo, no local da fábrica, todos os meios de telecomunicações de que eles precisavam para comunicação **on line** com a matriz, no dia da escolha - não foi no dia da inauguração.

Eles queriam ter certeza de que a Embratel e a Telerj, em conjunto, em cooperação, poderiam oferecer comunicação confiável, qualquer tipo de comunicação, de dados, transmissão de voz ou de imagem, com a matriz, na Alemanha.

Os teleportos devem ser localizados nas grandes capitais, onde exista uma forte vocação para a prestação de serviços. Podemos dizer que assim como os **shopping centers** vieram otimizar o setor de comércio varejista, os teleportos, certamente, revolucionarão o segmento de tratamento e transporte de informações.

Adicionalmente, os teleportos têm um componente social de alto impacto positivo, uma vez que geram empregos diretos e indiretos, não só na sua fase de construção, mas também ao longo da sua existência.

Há diferentes tipos de teleportos. O primeiro, construído em New York, em 1982, está associado ao **World Teleport Association**, com sede também em Nova York. Existem cerca de cem teleportos no mundo em algum estágio de desenvolvimento, sendo que cerca de 56 já estão em operação.

A caracterização e o tipo de serviço depende dos empreendedores. Ou seja, não há um protótipo de teleporto único. Geralmente, o lugar imaginado por empreendedores imobiliários, associados aos utilizadores intensivos em telecomunicações, é que tem de encontrar a melhor forma de utilização do teleporto.

Temos, ali, necessariamente, a participação intensa dos diversos níveis de governo, por razões que os senhores já verão. A oferta de infra-estrutura básica e a escolha do local, em função das necessidades e incentivos para a implantação, são fundamentais.

Para ilustrar, mostrarei alguns tipos de teleportos e o que isso representa.

Em primeiro lugar, um teleporto é um parque de antenas onde se reúnem todas as antenas que fazem parte de rede de negócios, que fazem **aplik** para os satélites, que podem ser, enfim, estações independentes de televisão que queiram melhorar o seu sinal, reunindo-se todas no mesmo local, o que fica mais fácil conseguir segurança, redução de custo operacional, de custo de manutenção, porque não se imagina, por exemplo, um teleporto com essa importância que não tenha a energia de alta confiabilidade, que não seja fácil de ser defendido de ataques de terroristas e coisas desse tipo. Esse é o tipo de teleporto de Washington. O **Washington Internation Teleport** é um parque de antenas. Ali está concentrada uma quantidade enorme de antenas, colocadas em local bem defendido, geralmente afastado da cidade, focalizando várias dezenas de satélites diferentes. Isso permite, em caso de pane de satélite, o reapontamento das antenas para satélites alternativos, enfim, há uma série de

vantagens. Por exemplo, hoje em dia, uma empresa pode ter uma antena e um **up link** subindo 50km da Embratel, onde, eventualmente, possa ter maior confiabilidade. A idéia é concentrar tudo isso no mesmo local e poder defender, aumentar a confiabilidade também, reduzir o tamanho das fibras óticas de comunicação entre o centro de distribuição e as antenas.

Este é um outro parque de antenas em New York.

Este é o nosso parque de antenas de Morumgaba, em São Paulo.

Este é o da Embratel, ele não somente opera com Satélites Intelsat e Massat para comunicações móveis, mas também concentra antenas de vários clientes da Embratel, que tem aí a sua antena e a sua formação da sua rede corporativa, a partir de uma estação operada e mantida com a segurança da Embratel. Isso reduz custos para ele.

Outro tipo de teleporto, que é o mais comum e o mais conhecido, formado de edifícios que chamamos inteligentes, é um conjunto de edifícios administrados por computadores, e que está sendo desenvolvido no mundo por uma série de razões e vantagens, tais como, grandes empresas que se relacionam entre si, localizando-se, todas, na mesma área de construção, o que permite facilitar enormemente as operações. Hoje, conforme já falei, o centro de decisão da empresa pode estar nos Estados Unidos e as fábricas podem estar no resto do mundo. Não é necessário mais que o escritório do centro decisor esteja ao lado da fábrica. O importante é a confiabilidade das comunicações.

A globalização levou também a um outro processo, o **autosourcing (?)**, que é a automação comercial, ou seja, a possibilidade de um empresa, chamada âncora, se relacionar com seus fornecedores e seus clientes de uma forma automática, por exemplo, uma montadora de carros que monta um sistema via satélite através do qual ela consegue se comunicar com inúmeras distribuidoras, revendas de veículos; e, ao mesmo tempo, ela tem também uma rede ligada aos seus fornecedores de autopeças. Tudo isso é automação comercial, em que, na minha opinião, o Brasil está muito atrasado, porque ficamos vinte anos com reserva de mercado de informática e isso, se deu um certo conhecimento para o país a nível de tecnologia... (falha na gravação) ...aeroporto de Rotterdam, todos são teleportos existentes e que estão operando normalmente.

Quando existe uma combinação, ou seja, esgotada uma área, enfim, outros interesses, por outras razões, numa mesma cidade, pode haver vários teleportos formados por edifícios inteligentes que, por razões diversas, não precisam necessariamente estar nos mesmos lugares, por razões de especialização, por exemplo. É o caso de Paris, por exemplo, que tem um teleporto todo ele especializado em multimídia, em indústria cinematográfica, de vídeo. Esses teleportos são ligados aos outros teleportos da cidade através de anéis óticos, que são infovias que permitem também a transmissão de informação de qualquer tipo, de qualquer especialidade, de um teleporto para outro dentro da cidade.

Finalmente, o teleporto é um instrumento de aproximação do mercado, associado à promoção e atendimento de outras necessidades da comunidade, é um elemento alavancador de uma qualidade diferenciada. Por exemplo, o teleporto do Rio de Janeiro foi lançado em uma área em que a Administração Plano Estratégico do Rio prevê seja uma área valorizada pelo Teleporto, hoje, aquela área da Presidente Vargas, onde está o prédio dos Correios, ali há uma área de 250 mil metros quadrados totalmente desvalorizada, uma área que foi totalmente destruída. E vai ser lançado, então, um teleporto para valorização da área, porque em volta do teleporto, evidentemente, vão se criar outras condições de comércio, de indústria, enfim, toda uma área mais moderna.

Falamos sobre os teleportos e sobre os teleportos no mundo. Evidentemente, existe uma associação muito clara. Historicamente, podemos constatar é que antigamente, quando começaram as grandes trocas comerciais no mundo, elas surgiram com a navegação de longa distância, ou seja, a criação de portos para navios, veleiros e depois grandes navios veleiros, que foram os centros de recebimento e de distribuição de mercadorias por questão de redução de custos de transporte.

A Revolução Industrial trouxe o desenvolvimento acelerado das ferrovias e da indústria siderúrgica, e as ferrovias se associaram aos portos. Foram as ferrovias os principais meios de transporte dos portos para o interior, para a distribuição e vice-versa, elas traziam mercadorias para serem transportadas pelos navios.

Por que não falar que os teleportos são uma combinação dos portos de navios que vão ser ainda muito utilizados, das ferrovias e infoportos? Quer dizer, serão pontos de concentração e de recebimento de informações e de distribuição de informações.

Nesse ponto, enxergo que um teleporto em Vitória, associado a todo complexo dos portos do Espírito Santo e das ferrovias, o sistema ferroviário pode se constituir numa associação extremamente interessante do ponto de vista econômico.

Além disso, a formação do Corredor Centro-Leste, que integra economicamente uma grande parte dos produtores de muitos tipos de mercadorias de vários Estados brasileiros, ele, seguramente, bem administrado e com os recursos necessários, será um fator extremamente importante de desenvolvimento e modernização das regiões em que ele terá influência econômica.

A Embratel está investindo na área do Espírito Santo há muito tempo. O Estado possui hoje uma planta de sistemas e equipamentos com cerca de 28 mil troncos instalados e atendidos por fibra ótica, conforme eu já expliquei, ligando-se ao Rio de Janeiro e a São Mateus e depois a todas as capitais do Nordeste e ao Sul.

Esse diagrama mostra todas as rotas, hoje usadas pela Embratel, são rotas terrestres de microondas, são os cabos óticos, que entrarão em operação no ano que vem, e todas as vias de penetração terrestre para o interior do Estado de Minas, para o Rio de Janeiro e para a Bahia. Já atingimos também todos os Estados também envolvidos no Corredor Centro-Leste, como Mato Grosso, Goiás, Brasília, Maranhão e Mato Grosso do Sul. Ou seja, hoje, com as rotas novas que estamos construindo, temos certeza que estaremos nos antecipando às necessidades de telecomunicações que irão aparecer com a implementação do Corredor Centro-Leste.

Além disso, a utilização de sistemas de satélites, tais como os que estamos operando hoje em dia, permite a integração de qualquer empresa que queira se estabelecer ao longo do corredor, em qualquer ponto, visto que o satélite atinge qualquer ponto do território nacional. Será possível, então, integrar qualquer ponto do território, abrangido pelo Corredor Centro-Leste, através de satélites, formando redes de negócios interligados a um eventual teleporto em Vitória.

Estamos, nesses próximos anos, destinando recursos substanciais a esses Estados, especialmente ao Estado do Espírito Santo, aqui onde me encontro, e o que eu posso garantir a todos é que estaremos sempre nos antecipando às necessidades de telecomunicações e pelo fato de a Embratel estar sempre investindo com recursos próprios, podemos garantir que as necessidades de telecomunicações do Corredor Centro-Leste estarão sendo sempre antecipadas. Portanto, quaisquer necessidades poderão ser atendidas, evidentemente que em parceria com os nossos irmãos do Sistema Telebrás, da Telesc e de muitas outras empresas que atendem às telecomunicações dos Estados que fazem parte da área de influência do Corredor Centro-Leste.

Era o que queria dizer.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. APRESENTADOR (Vitor Martins) - Antes de dar a palavra ao próximo palestrante, gostaria de registrar e agradecer a presença do Dr. Rui Dias de Sousa, da Telesc, e dos demais diretores daquela empresa.

Registro a presença do Presidente da Associação Comercial de Vitória, Dr. Coelho; do Delegado do Trabalho, Dr. William Santos; do Dr. Márcio Filho, que foi nosso palestrante de ontem; dos diversos empresários e profissionais que aqui prestigiam este evento, e dos técnicos representantes da Embratel.

Comunico que este encontro prosseguirá na semana que vem, com o seguinte programa: Desenvolvimento Regional, dia 9, segunda-feira, às 18h30min., oportunidade em que o Dr. Paulo Augusto Vivacqua falará sobre o Programa: Cada via um produto; o Capitão-de-Mar-e-Guerra, Telmo Vilela de Albuquerque, explicará o trabalho da Comissão Interministerial para Recursos do Mar. Teremos também o tema da avaliação do potencial sustentável dos recursos vivos na zona econômica exclusiva; o levantamento na plataforma continental; e também o Dr. Olímpio Faissol, que falará sobre um projeto de mognocultura.

Dando prosseguimento aos trabalhos, convido o Prof. Roberto Nogueira, Diretor da Mischenk(?), que abordará o tema: Telemática informacional.

O SR. ROBERTO NOGUEIRA - Primeiramente, gostaria de agradecer ao Senador José Ignácio Ferreira pelo convite, aos Membros da Mesa e aos participantes deste seminário por esta oportunidade em abordar esse assunto, aliás, essa é a minha linha de pesquisa na pós-graduação em Administração na Universidade Federal do Rio de Janeiro. Nos últimos dez anos, venho me dedicando não só na parte de consultoria, mas também na do ensino e pesquisa, ao entendimento do impacto da tecnologia de informação de negócios. Quando fala-se a respeito do impacto da tecnologia de informação

nos negócios, eu a veria basicamente em duas dimensões. Uma é a dimensão externa, que, na palestra anterior, tivemos uma idéia de sua extensão e de sua importância, principalmente dos novos meios que estão sendo colocados à disposição das empresas para desenvolvimento nesse sentido.

A dimensão que irei trabalhar - acho-a extremamente importante - pois a minha maior contribuição aqui é tratar desse assunto, é a dimensão interna da tecnologia de informação. Ou seja, de que maneira posso tirar proveito dessa tecnologia de informação para agilizar o funcionamento das empresas, ganhar em termos de eficiência, fazer, efetivamente mais rápido e com um custo menor determinadas operações, e também em termos de eficácia, na utilização da tecnologia da informação para ter uma ligação muito mais forte e mais rápida, ágil e simples com clientes, com fornecedores e até entre as próprias áreas da empresa. Então, de certa maneira, essas duas palestras serão complementares - espero que elas dêem matéria-prima para o debate que se seguirá.

Na realidade, a tecnologia de informação é vista como computadores, como redes de comunicação; há um **link** muito forte com a palestra anterior, como todos os meios de capturas, de tratamento, transmissão de informação, efetivamente. O fax, por exemplo, tem a ver com tecnologia de informação? Tem. Computador tem a ver com tecnologia de informação? Com certeza. Caixas registadoras têm a ver com tecnologia de informação? Têm. Balanças eletrônicas, quando chega um determinado vagão, o peso contido naquele vagão tem a ver com tecnologia de informação? Com certeza, tem.

Existe hoje uma quantidade muito grande de dispositivos de tecnologia de informação. Esses dispositivos estão ficando cada vez mais acessíveis e cada vez mais baratos no mercado. E o pulo do gato na realidade não está em você utilizar um dispositivo ou outro, e sim, em como integrar isso tudo de forma que faça sentido e alavanque esse negócio.

Nessa linha, vou seguir. Vou colocar para vocês um pequeno exemplo. Um dos aspectos a respeito de tecnologia de informação é que ela dá agilidade aos negócios. E tem muito daquela história que se vê cada vez mais na televisão o disque 0800 e um determinado número para obter informações, para comprar determinado produto e assim por diante. Várias empresas têm esse tipo de serviço, o ligue 0800, onde atende uma pessoa muito solícita, muito delicada, que escuta o que você tem a falar, anota toda a sua necessidade, a sua circunstância, a sua requisição, e diz: - Olha, em breve nós lhe daremos uma resposta, ou o senhor, por favor, coloque em um papel e nos mande por fax.

Estamos utilizando tecnologia de informação? Sem dúvida nenhuma. Você não está tendo de se deslocar a um determinado lugar para levar a sua dúvida, a sua crítica ou a sua necessidade. Mas na realidade essa tecnologia não está integrada a um processo do negócio. Ou seja, você faz com que o pedido, a solicitação chegue rápido lá, chegue em campo real, instantaneamente. Mas aí vai cair em quê? Num velho processo de trabalho, que é feito de maneira funcional, parte por parte, entra em um departamento que verifica, coloca em uma caixa de saída, vai para outro departamento e verifica. E, entre ter a sua solicitação e atendimento, você tem um ciclo muito grande. Você pediu determinado produto hoje, você recebeu a resposta que tem esse produto para entregar daqui a três meses, daqui a quatro dias. Isso é um exemplo da má utilização dessa tecnologia de informação. Você tem telefone, você tem fax, mas você não tem a empresa trabalhando em tempo real. Você não tem a empresa recebendo essa solicitação e entrando com essa solicitação no momento ali no sistema, no computador, checando se tem a possibilidade de envio daquele produto, fechando a venda ali na hora e já informando a data e a hora que esse produto vai chegar na Casa do cliente. Dá para perceber o contraste entre as duas coisas. É a diferença entre se ter uma utilização parcial e não integrada da tecnologia e de se ter uma empresa cujos processos internos foram passados a limpo para se tirar proveito dessa tecnologia toda que está cada vez mais disponível, ao custo cada vez mais baixo.

Falando um pouco mais a respeito dessa utilização de estratégia. Eu, por conta da minha atividade de consultoria - trabalhamos não só na parte de tecnologia de informação, mas na parte de estruturação de empresas também - tivemos oportunidade de estruturar uma empresa, há pouco tempo, cerca de um ano atrás, é uma empresa que envolvia assistência médica, num aspecto muito importante para a assistência médica, o famoso "resgate aéreo". Na realidade o que é? Você tem um paciente com um determinado problema num hospital e esse hospital não tem os recursos necessários ao tratamento correto, ao tratamento mais eficaz dessa doença, você solicita um determinado transporte e chega lá nessa cidade um helicóptero, um jato, dependendo das circunstâncias e sai desse transporte uma equipe médica com todos os equipamentos necessários, ou seja, com uma UTI ambulante que vai até onde está o paciente e, preparando-o, leva o mesmo para o hospital certo, com capacidade de receber esse paciente e dar o tratamento que na realidade ele precisa.

Qual foi um dos pontos fundamentais para começar essa empresa? Um planejamento cuidadoso de utilização de tecnologia de informação. Eu não podia receber a ligação de um médico, um paciente, e dizer: - Olha, vou dar uma olhada, vou consultar o departamento médico, depois o departamento da aeronáutica, depois o departamento de suprimentos, depois e departamento de equipamentos médicos para saber se vou poder transportar ou não o paciente. Precisava dar um atendimento rápido. E não só rápido, que pode ser: - Olha, ligo daqui a pouco. São atendimentos rápidos, mas o objetivo não era um atendimento rápido, era um atendimento rápido e conclusivo à necessidade do cliente.

O que temos hoje lá? Você liga hoje, do Brasil inteiro, através do número 0800 e tem uma pessoa que recebe essa ligação e entra com os dados do paciente, verifica se ele é associado ao plano de saúde que tem convênio, se for já está liberado, pelo lado comercial, o transporte, já fala direto com o médico que está ali do lado - com um ramal - já fala com a autoridade aeronáutica, obtendo as informações sobre a capacidade do aeroporto da cidade, se ele está aberto, se é possível posar à noite ou durante o dia. A operação toda é fechada. A pessoa que ligou recebe, na hora, em questão de poucos minutos, o atendimento conclusivo: se é possível levar o paciente, etc.

Se não tivéssemos conseguido a estrutura da empresa, o processo de funcionamento, tirando proveito da tecnologia disponível, o que iria acontecer? Provavelmente, eu não iria ter um tempo de resposta, iria ter uma prazo de entrega de informação, ou seja, levaria muito tempo e perderia o sentido o serviço que está sendo prestado.

Esse é um exemplo para ilustrar esse lado de que a tecnologia da informação é bastante importante, mas é necessário que seja revisto o processo, não só a nível da empresa, mas do conjunto das empresas que fazem parte de um segmento, para que possamos tirar todo o potencial dessa tecnologia.

De nada adianta comprar computador, que é barato e fácil, mas só faz sentido ter um computador com uma série de sistemas que facilitem, que agilizem, que integrem o funcionamento de empresas e dêem a elas vantagens competitivas. Hoje, não se gasta dinheiro, não se investe sem ter claramente à frente um objetivo, um retorno pretendido.

Para que seja utilizada a tecnologia de informação, passo número um: entender bem a maneira de usar essa tecnologia para obter mais vantagem competitiva.

Em termos de utilização de satélites com tecnologia de informação, temos primeiro a dimensão interna - que irei detalhar logo a seguir -, a dimensão externa, que diz respeito à relação de uma empresa com seus clientes, com seus fornecedores, a tecnologia de informação agiliza muito essa operação, desde que bem planejada. Falarei depois de uma questão muito importante: a questão de padrões e de conectividades.

De nada adianta ter um sistema, de nada adianta outra empresa ter outro sistema se esses dois sistemas não se falam, vai ser um diálogo entre surdo e mudo. É fundamental que exista um padrão, que tenhamos condições de conectar rapidamente, que o pedido de uma determinada empresa entre quase diretamente no computador da empresa que irá fornecer esse pedido, para evitar o quê? Para evitar intermediação, perda de tempo e, conseqüentemente, perda de custos e de competitividade.

Como pano de fundo - estamos num seminário -, comentarei, mas não profundamente, o potencial que esse consórcio tem para alavancar todas essas regiões a partir da tecnologia de informação. O Corredor envolve ferrovias, portos, uma série de modais, mas envolve fundamentalmente tecnologia de informação. É muito importante que isso seja colocado. E nada melhor para desenvolver um determinado projeto do que ter um conjunto de empresas e o setor público, também, consorciados. Tendo essa felicidade, esse privilegiado de ter todos esses interesses convergindo, é possível se dar realmente um salto em termos de utilização estratégica de tecnologia de informação.

Em termos de dimensão interna, entre empresas de tecnologia de informação, o que temos hoje? Na abertura toquei rapidamente nesses pontos. Vou reforçá-los.

Cada vez mais, as empresas estão querendo chegar no cliente, cada vez mais vemos empresas colocando números disque-direto, 0800, Discagem Direta Gratuita. Temos hoje um verdadeiro surto de empresas colocando **home pages** na Internet. Se quisermos ter uma informação a respeito de um computador, a respeito de produtos de consumo em geral, a respeito de equipamentos eletrônicos, ao invés de ir a uma loja e pedir ao vendedor, que normalmente não tem um bom treinamento, nem tem um catálogo disponível na

hora, chega-se ao fabricante via Internet e pega-se todas as informações necessárias, inclusive a informação da loja que tem o produto. Essas coisas estão avançando com muita rapidez e cada vez mais as empresas estão investindo em formas, meios de utilização de tecnologia de informação para chegar ao cliente final.

De nada adianta o DDG se não tem a atendente com terminal na frente e com um sistema que permita dar um atendimento rápido e conclusivo ao cliente, se não há condições de uma resposta imediata.

É fundamental que não só se tenha um direcionamento da empresa ao cliente através de meios de comunicação, mas através da revisão dos processos internos, de forma a não se trabalhar mais de maneira funcional na empresa: departamento financeiro; departamento comercial; departamento de produção, há um enorme vazio entre esses departamentos.

O esforço que está sendo feito - acompanhamos como consultor e como profissional de pesquisa e de administração, e há um esforço muito grande nas organizações para reorganizá-las por processos, onde se tem um processo associado a um produto ou a um serviço. E tem-se um cliente entrando em contato e tendo a condição de saber onde está o pedido, em quanto tempo chega, as possibilidades de custo do produto.

O sujeito diz "quero comprar um carro". Existe uma montadora no Brasil que permite que a compra seja feita pelo sistema **on line**. O cliente diz o estofamento que quer, a motorização, o câmbio, se vai ter ar condicionado ou não e, assim por diante. Na mesma hora, sai o preço do carro e a data em que vai ser entregue.

Esse é um bom exemplo de direcionamento ao cliente, redesenho dos processos para operar em tempo real e substituição de paradigma funcional, ou seja, tem-se a área industrial imbricada com a área comercial, imbricada fortemente com os fornecedores e assim por diante. Com isso, temos o aumento da eficácia, ou seja, conseguimos atender melhor aos clientes de hoje e, mais, conseguimos atingir clientes que ontem não eram vistos como clientes e que jamais imaginaríamos que os atenderíamos.

Temos um exemplo interessante e próximo de uma empresa parceira nossa que trabalha com montagem de **insite** na Internet, ou seja, facilidades para o acesso a informações na Internet. Quer dizer, determinada empresa monta **insite** que permite qualquer pessoa, via Internet, saber dos meus produtos, dos meus preços, dos meus fornecedores e da minha qualidade. Em síntese, consigo colocar as minhas informações na rede.

Fui visitar essa empresa e a primeira coisa com o que me deparei foi, numa das bancadas do pessoal de desenvolvimento de sistemas e programação, olhei uma caixa do **Windows** e vi que havia algo escrito muito estranho. Fui olhar o que estava acontecendo e se tratava de um **Windows** em chinês. Na mesa desse programador o teclado tinha os caracteres normais e todos os caracteres.

Indaguei se estava fazendo um trabalho para a China, ao que me respondeu que não, que estava fazendo um trabalho para uma rede de varejo brasileira que tem fornecedores na Coréia, na China e assim por diante. Essa relação era tão importante para eles que gostariam de disponibilizar informações a respeito da rede, o sucesso que estão tendo, a participação de mercado e muito mais. Divulgar a sua empresa não-somente em inglês ou português, mas em chinês também, um mercado que também tem milhões de pessoas.

Estavam construindo, portanto, no Brasil, no Rio de Janeiro, uma **home page** em chinês. Cada vez mais o mundo está interconectado, cada vez mais tem-se através da tecnologia da informação condições de operar em escala mundial e tem-se condições de reduzir o tempo e o espaço. Consegue-se ter uma pessoa acessando do Japão, de Taiwan ou de qualquer outro lugar uma informação a respeito de sua empresa ou produto da sua empresa aqui e agora, no exato momento, sem precisar colocar anúncio em uma televisão do Japão, pois se consegue isso via rede.

Há o aumento da eficácia e aumento da eficiência também, pois a partir do momento em que me organizo por processo, consigo fazer com que as coisas aconteçam mais rápido. Consigo reduzir aqueles intermediários do processo. Se tenho determinada atividade que não faz nada além de coletar informações de um lugar e levá-la para outro sem agregar valor, essas funções, que só agregavam, na realidade, tempo ao processo, estão sumindo. E estão abrindo, por outro lado, outros postos de trabalho extremamente interessantes, como um lado de atendimento ao cliente. Isso, no final das contas, gera um reposicionamento das empresas e uma mudança do perfil dos próprios profissionais. Essa disposição de mudança do perfil dos profissionais resulta em um seminário de uma semana e não vou adentrar mais profundamente nesse assunto agora.

A empresa opera em tempo real e uma nova forma de controle gerencial onde cada vez mais o que interessa para se avaliar um empresa é o volume de cliente e o volume de pedidos e não mais aquela contabilidade tradicional, onde se via uma empresa através do balanço que, nos dias de hoje, é uma informação a mais para se analisar um empresa, mas não é o ponto-chave.

Vamos adiante. A questão externa é fundamental para nós. Integração empresa-cliente, através de tecnologia de informação. Integração empresa-fornecedores.

Há cerca de três meses fui convidado para a inauguração de uma nova linha de montagem de uma grande montadora no Brasil. Uma das coisas interessantes que vi foi o seguinte: tem-se a linha principal de montagem dos carros e do lado havia uma área bastante grande, onde havia vidros de carro chegando. Havia quinze funcionários com terminal de computadores e perguntei quem gerenciava a área. Eles responderam que a área não era da montadora e, sim, de um fornecedor da montadora. Uma tendência que ocorre hoje é que a montadora, cada vez mais, está trazendo os fornecedores para dentro da sua linha, cada vez mais está havendo essa integração fornecedor/cliente. Nessa montadora, inclusive, existe uma regra do jogo: você quer fornecer para mim? Está bom. Então, prepara o seu sistema de informação para integrar com o meu. Se você não tem um sistema de informação integrado com o meu, você não tem condições de me fornecer. A minha linha de montagem puxa a sua linha de fabricação de autopeças. Quando chegar num determinado momento e eu verificar que, amanhã, vou entrar com a produção dos carros que necessitam de um vidro grande traseiro, é para você se preparar para colocar aqui, na manhã de amanhã, esse vidro grande traseiro. Ou seja, você programa a sua produção em função da minha programação de produção. É o que chamamos de produção acoplada. Isso só é possível através de tecnologia de informação. Então, na realidade, os fornecedores vinham para dentro da montadora e tinham cessões para fazer a preparação final. A equipe de montagem, na realidade, estava com os braços cruzados esperando que o fornecedor pegasse a peça e encaixasse na linha de montagem. A ligação é nesse grau. Quando se fala a respeito de redes, de padrões, estamos falando a respeito de você participar de um processo produtivo - não gosto muito da palavra -, de Primeiro Mundo ou não. Se você quer participar de uma linha de montagem efetivamente integrada, de primeiro nível, esteja preparado não só para fornecer peças, mas para fornecer e consumir informação, senão, não é possível.

Sobre a posição das cadeias de valores de fornecedores empresas e clientes, é exatamente isso. Ou seja, antigamente, eu tinha - existe até uma transparência boa para mostrar isso para vocês - a empresa isolada, aqui, os fornecedores isolados, aqui, e os clientes isolados, aqui; e, no meio, um grande fluxo de papel, de telefonemas e assim por diante. Hoje, as empresas, em vez de terem essa dimensão pequena, estenderam a sua cadeia de valor, estenderam as suas comunicações e integram, hoje, de fornecedores até os clientes.

O setor automobilístico é um ótimo exemplo para isso. Como falei, o fornecedor já fornecendo na própria linha de montagem da empresa e, também, o cliente - no caso, aqui, é revenda - final entrando no sistema da montadora e dizendo o carro que ele quer: quero um carro com o pneu mais largo, com motor assim, e assim por diante. Ou seja, esse conceito se expandiu. E essa integração só foi possível por conta de tecnologia de informação.

Como já falamos hoje a respeito de globalização e tudo, é um horror colocar mais ênfase em globalização, que já está mais do que falado, já é um conceito no sangue de vocês todos. Tenho um determinado setor de atividade, e, nesse setor, uma série de empresas. Se eu quiser tirar o máximo proveito da tecnologia de informação ou da eficácia e da eficiência que essa tecnologia pode trazer, é necessário que eu estabeleça determinados padrões. Posso hoje ter comunicação empresarial num nível pouco estruturado, como, por exemplo: mando um pedido por fax, que não entra direto no sistema do fornecedor; precisa ser digitado e conferido. Ou posso ter um esquema de comunicação num nível mais alto, alguma coisa do tipo troca eletrônica de informações IDE, em padrões até mais altos do que isso. Ou seja, tenho um determinado cliente mandando para mim já um pedido, que já entra como se eu estivesse preenchendo os campos certinhos no sistema novo, o sistema do fornecedor. Essas coisas se engatam perfeitamente e não é necessário uma interferência humana nisso. As coisas ficam formalizadas, tranqüilas, e é uma ligação direta cliente/fornecedor. Você imagina se, ao invés de eu olhar apenas uma empresa cliente e uma empresa fornecedora, eu olhar todo um segmento de atividades, como, por exemplo, o segmento de atividade que foi envolvido no próprio Corredor Centro-Leste. O potencial de ganho, de eficiência e de eficácia é inacreditável. Temos condições de dar um salto em termos competitivos, em termos de eficiência e eficácia, muito grande. Se conseguirmos, efetivamente,

compatibilizar e gerar um padrão comum a todos os participantes, seja um produtor, um transportador, um porto, uma bolsa de mercadorias, um órgão de fomento, um investidor, o potencial é gigantesco. Para que as coisas andem com o máximo de eficácia e eficiência, é necessário estabelecer padrões que permitam essa comunicação o mais direta possível. Mas, por outro lado, que também leve em conta as características regionais. De nada adianta você pegar um sistema que existe pronto no exterior e trazer para cá, porque, provavelmente, não vai funcionar. Existem características legais, fiscais, até da própria cultura de negócios, que fazem as regiões do Brasil serem únicas. Isso deve ser levado em conta. E a possibilidade de se estabelecer um padrão dá condição de se tirar proveito do lado bom disso.

Com padrões e com todo um consórcio, tem-se condição de ter economia de escala. Ou seja, a partir do momento em que não trafego uma mensagem ou trafego milhares ou milhões de mensagens, fica muito mais barato trafegar isso, é muito mais barata a comunicação. E economia de escopo; a partir do momento em que tenho uma relação cliente/fornecedor de transporte, posso colocar uma relação cliente/órgão de fomento ou uma relação grupos de funcionários, de profissionais, com órgãos de treinamento, com empresas de treinamento. Começo a utilizar essa rede, essas rodovias de informação pavimentadas para trafegar não só negócios, mas para trafegar também informação ou cultura, "n" outras coisas. Ou seja, o lado do negócio a curtíssimo prazo vai passar a viabilizar e fomentar uma série de outros negócios também.

A questão das parcerias estratégicas é fundamental. Ninguém, hoje, consegue fazer tudo sozinho. É necessário verificar sugestões, como a de se utilizarem empresas que possam agregar o valor à infra-estrutura que existe, de forma a você ter o atendimento e a potencialização dessas necessidades do Corredor de maneira mais eficiente, eficaz e rápida possível.

O estabelecimento de padrões também permite que você tenha condição de fazer com que esse grupo de empresas tenha uma série de benefícios. As empresas que entram primeiro, que são "sócias fundadoras", têm uma série de benefícios. As empresas que vão chegar depois vão ser sócias, mas não vão ser sócias atletas. Quando você teve, na década passada, no final da década de 70, início da de 80, o estabelecimento das redes de caixas eletrônicas, você teve bancos fundadores, bancos que participaram e que, de certa maneira, estabeleceram padrões, que facilitaram o trabalho desse serviço de caixa automático com os sistemas que existiam nos bancos. Ou seja, isso já é uma ligação direta. Quem entrou depois teve que se adaptar a esse padrão que já estava estabelecido. Então, essa é uma outra questão a ser vista. Há uma série de vantagens para quem inicia o processo.

Olhando mais sob o ponto de vista direto da região, talvez com uma rede no Corredor, o objetivo maior dela talvez pudesse ser desenvolver o potencial total das regiões envolvidas no Corredor Centro-Leste, através da implementação do que eu estava falando, como infra-estrutura de tecnologia de informação voltada ao fomento da atividade econômica. Existe um grande potencial para isso. Detalhando um pouco mais isso, de nada adianta ter uma rede sem saber que serviços ela pode prestar. Vou listar só alguns, rapidamente.

Primeiro, ligação dos empreendedores com os mercados. Em cada uma dessas regiões, com certeza, existem empresas que estão se formando, se desenvolvendo, que estão em busca de mercado. Se você estabelece uma rede de informações, você pode fazer a ligação do mercado com a empresa e da empresa com o mercado, e assim por diante. Bancos de oportunidade de investimento, ligando empreendedores com bancos de investimento, com investidores profissionais, e assim por diante. Estes são só alguns exemplos, o potencial é muito maior do que isso. Serviços de apoio ao comércio exterior. Fechamento eletrônico de transportes ponto a ponto. Vou detalhar isso um pouquinho. Mais ainda: facilitação eletrônica à realização de negócios. Treinamento em comércio exterior e em negócios internacionais. E acesso a fontes de tecnologia. Tenho um determinado processo de produção, e se eu sei que, lá fora ou num outro lugar aqui do País existe uma tecnologia melhor para fazer isso acontecer, o que estou esperando? Sabendo que tem alguém com essa tecnologia, posso entrar em contato, fechar algum contrato de transferência, fazer alguma coisa a respeito, antes que meu concorrente de outra região faça. Então, este é um item bastante importante também.

Só detalhando um dos itens, que é a ligação empreendedor/mercado, o que tenho? Fechamento eletrônico de negócios de compra e venda, disseminação de oportunidades de comércio, ligação de empreendedores com os portos conveniados. Abrindo um parêntese, existe hoje uma evolução bastante grande no mundo - andamos pesquisando um pouco isso - de utilização estratégica de tecnologia de formação em portos. Hoje se tem, na utilização dessa tecnologia, o potencial de reduzir em muito os tempos de carga e descarga; hoje se tem condição de reduzir a praticamente zero o tempo para se achar um determinado **container**. Consegue-se, através de localização via satélite, Sistema GTS, saber exatamente onde está um determinado **container**. Se sei exatamente o que é e onde está, se é ordem de carga e descarga de navios, posso empilhar mais **containers**. Com isso, posso pegar uma área de "x" metros quadrados e multiplicar sua utilidade por 3, 4 ou 5, sem perder tempo.

Existem possibilidades de eu "linkar" também todo um processo de carga e descarga, de afretamento, e assim por diante. Portos é um segmento onde a tecnologia de informação está dando saltos muito grandes. Existem tecnologias na Alemanha, nos Estados Unidos, em outros portos da Europa, de primeira, segunda e até de terceira geração de **software** para integrar esse espaço, desde a carga e descarga, e também de gerenciamento da área portuária propriamente dita, que está evoluindo muito. Se se integra portos com ferrovias, com hidrovias, com rodovias, o potencial dispara.

Na penúltima transparência, antes de concluir - estou preocupado com o tempo -, temos o banco de oportunidades de investimento na região. Se se consegue, através dessa rede, dessa tecnologia, dessa organização, desse consórcio, divulgar para o centro de investidores, os perfis de negócios, de oportunidades, de determinada região, o potencial de alavancagem se torna muito grande. Existem investidores com dinheiro no bolso procurando oportunidade de investimentos; existem empreendedores com ótimas idéias, que não têm acesso a esses investidores. Se se utiliza essa rede para difundir, para divulgar isso a quem quer integrar esses dois parceiros, o resultado é excelente.

Mais: divulgação de fonte de financiamento dos incentivos para os potenciais investidores na região. Às vezes, existem inventivos e não são conhecidos pelos investidores, ou não são conhecidos pelos empreendedores da região.

Mais: divulgação das ações dos bancos regionais de investimento.

Senhores, só arranhei a superfície...

(Interrupção na gravação.)

O SR. LUIS SORESINI - ... sem uma desburocratização geral de nossos portos, não só do Espírito Santo.

É inconcebível termos que entender uma forma de fiscalização existente hoje nos portos para volumes desse tamanho. É impossível o navio ficar esperando horas os fiscais chegarem para fazer a fiscalização do navio. É impossível se conceber que um navio tem que esperar a fiscalização sanitária de um navio que chega ao porto. É inconcebível se imaginar que, num volume de 12 milhões de **containers**/ano, temos que fiscalizar todos eles.

Isso se reforça dentro do que vimos ontem e hoje, da necessidade de informação, da telemática, de todo desenvolvimento para se enfrentar essas grandes levas que vêm da globalização e do mundo moderno.

Fica clara a necessidade de agilização de liberação de navio. Não é possível se pensar em porto moderno com o que se faz hoje no Espírito Santo como em vários outros portos do Brasil. Temos que pensar no que ontem nos foi mostrado, que registra a necessidade de termos funções de informação intercambiáveis entre portos.

Ele falou da IDE, de informações eletrônicas **data interchanging** (?). Não temos isso neste País. É disso que precisamos e sobre isso que estamos falando, da necessidade de enfrentar este mundo moderno e globalizante que aí vem. Essa foi a mensagem do mestre, que falou e registrou que hoje teríamos oportunidade de ouvir e falar a respeito disso. O Dr. Dílio e o Professor Roberto deram um **show** sobre o assunto e estou me sentindo como um cachorro que caiu da mudança.

Há necessidade de evolução.

Dentro de sua comodidade, o capixaba sempre ouviu falar que o Espírito Santo tem vocação portuária, assunto sobre o qual o Dr. Osmar nos deu um recado muito forte ontem, quando levantada a tese de que o problema ferroviário trouxe essa vocação portuária do Espírito Santo.

A seguir, falou a respeito da vocação ferroviária, por causa da estrada de ferro Vitória/Minas, da Vale do Rio Doce, comparada com a estrada de ferro federal que serve, por exemplo, o porto do Rio de Janeiro, ou a região Sudeste.

Segundo ele "essa questão de diferencial já cai por terra. Hoje, a Rede Ferroviária Federal está privatizada e passa a ser tão competitiva, daqui para frente, como a estrada de ferro Vale do Rio Doce".

Temos que refletir, então, sobre a indagação: O Espírito Santo ainda tem vocação portuária, se esse for o pé dessa compreensão? Não. Se falarmos sobre rodovias, a resposta é a mesma, pois a vocação rodoviária do Espírito Santo não dá esse entendimento e reforça a idéia de acomodação do capixaba quanto à vocação portuária, que não estou vendo.

Isso me faz lembrar o Senador José Ignácio Ferreira, na abertura deste seminário, quando registrou os fatos históricos desse Estado, reforçando o entendimento de acomodação do capixaba.

Durante trezentos anos, o Estado serviu de contraforte às entradas dos invasores interessados no ouro e nos diamantes de Minas Gerais. Depois que acabou essa necessidade, o Estado, que perdeu àquela época todas as suas condições de disputa industrial, passou a ser totalmente arrasado, tendo todas as suas riquezas naturais retiradas para os grandes fornos das Minas Gerais, para atendimento do desenvolvimento do Brasil Central. Caminhões e caminhões de madeira saíram do Estado para a construção de Brasília e para atendimento da construção civil do Rio de Janeiro e São Paulo.

Esse foi o destino histórico do nosso Estado e nos acostumamos a isso. Essas vocações vão caindo e se aniquilando na história do Espírito Santo. Não poderia deixar de fazer esse registro aqui.

A vocação portuária do Espírito Santo deixa de existir à medida que esses pontos simples são aniquilados e que surgem fortes pontos, como o de estratégia e de necessidade de informação rápida e pronta. Vemos que, a esse respeito, estamos muito atrasados e que o Espírito Santo é aquele cachorro que caiu da mudança do pobre.

Precisamos atentar para esse fato e para a nossa vocação pela competência, necessária para que disputemos o mercado dentro do qual acreditamos estar e que não é tão fácil como parece.

Ontem, o Dr. Osmar nos definiu competência: "Competência é o que o japonês fez produzindo veículos e automóveis no seu país, para levá-los aos Estados Unidos e competir com esse grande produtor de automóveis."
É isso que precisamos ter e entender como capixabas; como família portuária, precisamos entender melhor e unirmos forças para esse grande mercado que está aí.

Quando falamos no grande perigo de Sepetiba, vejo só uma distância temporal, de cinco ou seis anos; todo o resto está nivelado, mas precisamos provocar discussões amplas, como estamos fazendo aqui, com o patrocínio do Senado Federal. Precisamos discutir amplamente, na Câmara e dentro do Estado do Espírito Santo, o Corredor Centro-Leste, se queremos garantia de mercado, se queremos oportunidade de disputa nesse mundo globalizado que aí está.

Teria ainda muita coisa para falar, como cidadão e homem preocupado com minha geração, mas não quero abusar da paciência do nosso próximo orador. Jamais quero ser cobrado pelos meus filhos e netos pelas coisas que deixei de falar, por isso estou falando hoje.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. APRESENTADOR (Vitor Martins) - Agradecemos a intervenção do Dr. Soresini.

Concedo a palavra, pelo tempo de dez minutos, ao Dr. Paulo Menezes, Diretor de Desenvolvimento da CODESA.

O SR. PAULO MENEZES - Srªs e Srs., Membros da Mesa, com relação às duas palestras anteriores, tenho apenas elogios ao nível e à competência dos palestrantes; quero, porém, deixar algumas observações a respeito das palavras do ilustre colega da Mesa, Dr. Soresini, dizendo que não considero - como funcionário e técnico de portos há quase 30 anos, tendo sido diretor de operações e sendo hoje diretor de desenvolvimento - que os portos do Espírito Santo estejam como um cachorro que caiu do caminhão de mudança. Acredito que muita coisa seja necessária e temos passado por uma fase de mudanças profundas na área portuária, onde há necessidade de investimentos.

No Espírito Santo, separando-se os terminais privativos - há o da Vale, com grande capacidade de investimento no setor, e o da Aracruz -, os portos públicos, na realidade, são responsáveis por quase a totalidade de movimentação das ditas cargas gerais e se destacaram nos últimos cinco anos.

O Espírito Santo começou a ganhar destaque no cenário nacional, retirando-se no passado a parte de minérios; nos últimos cinco anos, com o desembarque de automóveis, por exemplo.

Houve uma participação muito grande de empresários, inclusive do Espírito Santo. Exemplo disso é a própria Coimex, que fez um investimento de Primeiro Mundo tanto na área de informática, como em toda a parte logística, o que possibilitou esse destaque do Espírito Santo como grande importador de veículos, o maior do Brasil.

Não me alongarei muito, pois a minha especialidade é na área portuária, mas registro que, embora com dificuldades, também não me assusta a questão de competição com Sepetiba.

Creio que nossa Bancada federal tem a responsabilidade de conseguir investimentos; a empresa que hoje controla o porto público precisa ter capacidade para gerenciá-lo e apresentar projetos capazes; os trabalhadores, representados nesta Mesa pelo Presidente da Intersindical, têm também a grande responsabilidade de participação e já têm dado demonstração disso ao longo dos anos, assim como os empresários do Estado, que muito investiram nessa área e estão colhendo, hoje, os resultados com essa expressiva movimentação que os portos do Espírito Santo têm e o destaque que estão conseguindo no cenário nacional. Embora com todas as dificuldades e necessidade que temos.

O palestrante citou as facilidades hoje existentes, na área de informática, para a movimentação de **containers**, mas há inúmeras dificuldades ainda. No entanto, estamos caminhando para a melhoria desse sistema, com a participação da iniciativa privada e com a privatização que o Governo de Fernando Henrique vai implementar na área portuária. Com isso, haverá a possibilidade de investimento maciço no setor, por parte da iniciativa privada.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. VITOR MARTINS (Moderador) - Obrigado ao Sr. Paulo Menezes.

O nosso último debatedor, nesta tarde, é o Dr. Getro Dantas, Presidente da Intersindical Portuária.

O SR. GETRO DANTAS - Gostaria de saudar a Mesa, o Senador José Ignácio Ferreira, o Plenário e os demais presentes.

Inicialmente, gostaríamos de falar sobre a nossa satisfação por podermos participar deste evento de alta importância, coordenado pelo Senador José Ignácio Ferreira.

Estamos satisfeitos por uma razão simples: os trabalhadores, no Espírito Santo, sempre foram esquecidos nesses momentos. Ouvem-se os demais segmentos da sociedade e o trabalhador fica fora do processo em certos momentos da discussão, sendo privado até mesmo de fazer as suas observações, concordando ou discordando. Mas, nesta oportunidade, temos que agradecer ao coordenador deste evento por termos sido convidados.

O Espírito Santo não é melhor do que os demais Estados - costumo dizer isso e o fiz, inclusive, em um congresso que realizamos na semana passada -, mas é diferente deles.

Se formos analisar a questão portuária no Brasil, vamos descobrir que faltam as informações necessárias para se promover o desenvolvimento e a competitividade nos portos, assim como também falta a tecnologia, necessária para esse desenvolvimento, no serviço de cada dia.

Apesar de o Espírito Santo não ter os recursos e a tecnologia suficientes para a operação dos portos com uma certa eficiência, não temos nada a dever aos portos internacionais quando se fala em relação à produção, quando se fala em relação ao recorde de produtividade, quando se fala da qualidade de mão-de-obra.

Nós, os trabalhadores, temos procurado nos atualizar no tempo e no espaço que nos foi oferecido, que acreditamos estar ocupando. Porém, gostaríamos de dizer que para os empresários, na nossa visão, e para o Governo, o trabalhador só tem que trabalhar, não precisa de informações.

Por que falo isso? Falo por uma razão: não há recursos ou não têm sido aplicados os recursos necessários para a formação dos trabalhadores treinados para atuar nos portos brasileiros, com relação a cursos de alta tecnologia - e falo particularmente pelo Espírito Santo -, a fim de que esses trabalhadores possam aprimorar os seus serviços.

Gostaríamos de dizer mais: nós, os trabalhadores dos portos do Espírito Santo, estamos em condições de operar todo e qualquer aparelho com total segurança e com recorde de produtividade em nível internacional. Essa realidade é mostrada pelas estatísticas. Porém, o Espírito Santo não está integrado no todo como devia estar.

Entendemos perfeitamente o interesse das autoridades quando se fala de uma integração entre porto, ferrovias, hidrovias, etc, mas temos descoberto que a maior parte dessas discussões fica apenas no papel.

Nós, trabalhadores, que gostaríamos de ter um porto moderno, nesta oportunidade dizemos o seguinte: precisamos sair da discussão, precisamos sair dos projetos, precisamos deixar o papel de lado e partirmos para as ações.

Quando se fala em competitividade, queremos lembrar que os trabalhadores não têm dito às autoridades capixabas e aos operadores portuários, ao patronato em geral, que estão dispostos a colaborar para termos portos eficientes e com custos menores.

Para dizer isso, gostaríamos de declarar mais uma coisa. Colocamos o papel à nossa disposição em relação à redução de taxas de serviços; colocamos o papel à redução de taxas de horários extraordinários; colocamos em discussão o assunto, a fim de que possamos ter mais informação,

maior competitividade e mais eficiência. Não quero discutir a eficiência que se tem nos portos, até pelo tempo que temos. Muitas vezes, dentro de um manifesto, de uma documentação de carga, onde temos para embarque talvez 200 **containers**, leva-se três ou quatro horas para embarcá-los e espera-se três horas para encontrar um **container** que está perdido.

Por isso, gostaríamos, de fato, de ver nosso porto inserido na questão da informática e da competitividade. Para quê? Não adianta eu fazer uma operação em um navio em seis horas, bater recorde de produção e aguardar mais duas horas por um **container** que não se sabe se foi despachado, se vai vir, a que horas chegará e onde está. Falta essa eficiência. Queremos fazer publicamente esta advertência: precisamos de um pouco mais de integração, porque o que falta em nossos portos é uma integração. Uma operação que leva seis horas apenas para embarque ou descarga, ainda é acrescida, infelizmente, de mais três horas para recebermos a visita sanitária no navio.

Nós, os trabalhadores, estamos buscando informação, eficiência, integração. Fazemos parte desta sociedade que quer buscar o melhor para o Espírito Santo. Acredito que, em pouco tempo, quando deixarmos de fora nossas discussões e partirmos para a efetiva execução daquilo que já foi elaborado, teremos portos melhores, mais competitivos, mais baratos, com maior eficiência.

Muito obrigado.

O SR. VITOR MARTINS (Moderador) - Após a palavra do representante dos trabalhadores, iniciaremos a fase das perguntas do auditório. As perguntas poderão ser feitas por escrito ou oralmente.

Gostaria de lembrar que este Seminário tem o patrocínio do Senado Federal, conta com o apoio da Coimex, Samarco Mineração e da **Rede Gazeta** e está sendo desenvolvido em parceria com o consórcio operacional do Corredor Centro-Leste.

O SR. VILSON MORANDI - Farei uma pergunta ao sindicalista. O senhor falou sobre os portos. No Brasil, em geral, o trabalhador tornou-se uma laranja: eles chupam a laranja e jogam o bagaço fora. O trabalhador, quando chega numa certa idade, é mandado embora. Os maus políticos que temos no Espírito Santo estão colocando o Espírito Santo como o pior Estado do Brasil. Esse negócio de globalização é balela.

O SR. VITOR MARTINS (Moderador) - Eu gostaria de relembrar que os temas das palestras de hoje foram teleporto e tecnologia da informação. E para que possamos ter maior eficiência, maior produtividade em nossos debates, eu pediria que a partir desta pergunta todas as outras fossem feitas sobre os temas das palestras.

O SR. VILSON MORANDI - Nesse documento está o trabalhador nos portos. Como estão sendo explorados?

O SR. (Não Identificado) - Infelizmente, como sindicalista, tenho de dizer que as condições de trabalho nos portos são as piores possíveis. Posso dizer isso aqui, pois já fui à imprensa fazer essa declaração. Reclamamos da segurança, da higiene e da medicina. Depois de 106 anos de porto organizado no Brasil, agora, após longa discussão, deverá sair uma MR portuária, ou seja, específica para os trabalhadores dos portos. Esperamos com muita ansiedade essa publicação, que ela já está no setor jurídico do Ministério do Trabalho, de onde aguardamos que saia.

Nós, trabalhadores avulsos, temos uma diferença. Não podemos ser mandados embora dos portos como aqueles que têm vínculo empregatício. Para dizer a verdade, o trabalhador brasileiro tem sido material descartável. Isso é real.

O SR. VITOR MARTINS (Moderador) - Próxima pergunta.

O SR. TIMMY - Meu nome é Timmy(?), sou economista. O economista repara, em primeiro lugar, quando, em uma palestra ou em um seminário como este, pouco se fala sobre dinheiro. Eu gostaria de saber, já que o teleporto é um grande empreendimento, quanto custa, quem paga e qual é a real chance de se ter um teleporto aqui em Vitória.

Vimos ontem que o Porto de Vitória, junto com o Corredor Centro-Leste, sofre a concorrência de Sepetiba. Agora, com certeza, o Teleporto de Vitória sofrerá a mesma concorrência com o Teleporto do Rio, de Belo Horizonte e, quiçá, de Salvador. Então, essa é a minha pergunta ao Dr. José Ignácio, que, com certeza, tem maior penetração junto ao Governo Federal quanto ao investimento do teleporto, junto à Embratel e ao Dr. Vitor, que é intermediário entre o Governo estadual junto à iniciativa privada em contexto com o Corredor Centro-Leste.

O SR. (Não Identificado) - Considero essa pergunta de extrema importância para o tema que foi tratado aqui hoje, porque, na realidade, o teleporto não nasce assim; não é uma coisa rápida. Aliás, alguns teleportos como o de Tóquio, mencionado aqui hoje, por exemplo, levou 11 anos para ser construído. Por quê? Na realidade, ele é um empreendimento imobiliário, ou seja, é o empreendedor de imobiliário que se mobiliza para estudar o mercado; as oportunidades e negócios que existem de usuários intensivos em telecomunicações e informática que procuram, juntamente com os poderes, as autoridades públicas locais e grupos interessados em fazer um estudo de mercado e partir para um empreendimento imobiliário.

O teleporto não surge como o carro adiante dos bois. É preciso existir, eu diria, uma necessidade real, ou seja, um estudo de viabilidade.

Vejam bem, estamos falando em Corredor de Exportação Centro-Leste. É preciso que esse corredor de exportação seja muito bem compreendido. Quem são os interessados? Qual é a inter-relação entre os usuários, os fornecedores, enfim, com quem ele se relaciona? Hoje foi mencionada aqui pelo Professor Roberto a questão do uso de tecnologia de informação. Imagino que em qualquer porto moderno brasileiro e de um país de Primeiro Mundo existam bancos de dados disponíveis com a movimentação de carga, preços, interesses de compradores, bancos de dados sobre as cargas necessárias para serem transportadas. Ou seja, é o uso intensivo de informática associada a telecomunicações que leva à constituição desse núcleo de utilização e usuários.

Infelizmente não conheço se há estudos preliminares - sei que há um consórcio estudando o assunto, mas não conheço os dados específicos.

Gostaria de declarar enfaticamente que são os negócios que mobilizam o teleporto e não o contrário. Ou seja, há uma sinergia, mas o passo inicial tem que ser dado, efetivamente, pelos usuários.

O SR. VITOR MARTINS (Moderador) - A Mesa recebeu uma pergunta e gostaria de, aproveitando a presença do Dr. Rui Dias de Souza, transmitir a ele essa questão.

Priscila, Mirela e Ágata, estudantes do segundo período de jornalismo da Unifaes, gostariam de saber que rumo as infovias estão tomando no Estado do Espírito Santo.

O SR. RUI DIAS DE SOUZA - Inicialmente, boa-tarde a todos. Gostaria de parabenizar o Senador José Ignácio Ferreira pela iniciativa e a todos aqui na Mesa pelas brilhantes apresentações, principalmente o Dr. Dílio Penedo, nosso brilhante Presidente da Embratel e conterrâneo.

Bem, a Embratel já demonstrou aqui todo o trabalho que vem desenvolvendo. E este Governo, o Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso tem nos dado condições de trazer um grande desenvolvimento ao setor de telecomunicações no País como um todo, especialmente no Espírito Santo, como se viu aqui no caso da Embratel.

A Telest investiu, neste ano de 1996, R$130 milhões, mudando radicalmente uma série histórica de baixos investimentos no Espírito Santo, e, aliás, em todo o Brasil. No próximo ano serão R$125 milhões, por enquanto. A planta da Telest, a planta de telecomunicações no Estado do Espírito Santo, está sofrendo uma modificação radical em termos de qualidade e de capacidade de escoamento de tráfego etc.

Na questão das estradas de informação, já existe todo um planejamento da Telebrás para isso. No Espírito Santo temos toda uma infra-estrutura necessária para poder permitir as infovias. Temos um **link** de 460 quilômetros, em fibra ótica, que se interliga com a Embratel. E essa é a nossa grande estrada, que vai de Cachoeiro do Itapemirim a Nova Venécia, passando por Guarapari, Vitória, Linhares, Colatina, e toda as derivações para as demais cidades em rádio digital, com uma tecnologia chamada SDH, que é o sistema mais moderno de transmissão. Tal sistema já foi adquirido, já foi licitado, custou US$18 milhões, está sendo fabricado na Alemanha, pela Bosch alemã, e chega ao Espírito Santo em maio ou junho de 1997.

Estamos também em processo de digitalização de todas as nossas centrais telefônicas analógicas. Estamos implantando terminais - hoje mesmo recebendo as propostas para 34 localidades - para várias cidades do interior do Espírito Santo. A seguir teremos outra, com mais 30 localidades. E estamos implantando agora 60 mil terminais digitais na grande Vitória e digitalizando outros 28 mil, num processo que iniciamos com as centrais telefônicas 222, 223 e 226. E assim, no próximo ano, pretendemos também atender a demanda da Internet, digitalizar grande parte das centrais analógicas, concluindo esse processo até 1998.

Já temos todas as condições e neste ano de 1997, com a implantação da hierarquia digital 5, no SDH, teremos condições de interligar grandes clientes, da melhor maneira possível, e também colocar essa infovia à disposição do povo do Espírito Santo, das cidades e do povo em geral.

Muito obrigado.

O SR. VITOR MARTINS (Moderador) - Muito obrigado, Dr. Rui, por seus esclarecimentos.

Em virtude do adiantado da hora e dos compromissos de alguns integrantes da Mesa em ir para o aeroporto daqui a pouco, peço que sejam formuladas apenas mais duas questões.

O SR. ERNANI CHECKER(?) - Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. VITOR MARTINS (Moderador) - Concedo a palavra a V. Sª.

O SR. ERNANI CHECKER(?) - Sr. Presidente, trabalho na Vale do Rio Doce, no Departamento de Tecnologia de Informação, há mais de 20 anos.

Gostaria de fazer uma pergunta ao Presidente da Embratel a respeito dos teleportos. Conheci o Teleporto do Rio de Janeiro e percebi as dificuldades até mesmo para se alugar os espaços daquele teleporto devido os custos.

O teleporto, de certa maneira, configura um privilégio num país que necessita de serviços de telecomunicações de informática numa demanda muito maior do que aquela que pode ser atendida por um teleporto.

Estima-se que, nos Estados Unidos, haverá cerca de 30 milhões de usuários da Internet no próximo ano. Prevê-se que a Internet atenderá a serviços de processamento de dados, videoconferências e tráfego de imagem, voz e dados. Nos Estados Unidos e no Japão, são formidáveis os investimentos em Internet. No Japão - e gostaria que este dado fosse confirmado -, investe-se muito na busca de uma rede de telefonia comercial e domiciliar que suporte velocidade de 2 megabites. No Espírito Santo, temos que nos dar por felizes quando se consegue trafegar a 9.600 na rede telefônica.

Então, não seria mais democrático que a Embratel e as concessionárias estaduais se unissem e investissem na infra-estrutura de telecomunicação? Nesse caso, seria democratizado o acesso à tecnologia de informação e seria permitido que empresas de qualquer porte, seja uma CVRD ou uma empresa pequena que queira fazer comércio no Corredor Leste ou no exterior, entrassem nesse processo. Isso permitiria que um número maior de pessoas fosse atendido e faria com que os custos fossem muito menores do que os de construção de teleportos, que são seletivos e de demorada consecução. Não é qualquer empresa que pode ter acesso a um teleporto. Essa é a minha dúvida.

O SR. DÍLIO PENÊDO - A sua pergunta fornece tema para vários seminários. Vou tentar respondê-la no tempo de que disponho.

Na resposta que dei à primeira pergunta feita, eu já havia advertido sobre o assunto. No ano passado, fui convidado pelo Governador Victor Buaiz para fazer uma palestra sobre teleporto no Palácio Anchieta. Creio que nenhum dos presentes aqui compareceram àquela palestra. Mas, naquela conferência, deixei muito claro que, antes de se pensar em construir um teleporto, é preciso fazer um bom estudo de viabilidade econômica para ver se vale a pena.

O Teleporto do Rio de Janeiro - não quero fazer nenhuma afirmação que possa me colocar em má situação com o Governo daquele Estado - começou a funcionar com sérias dificuldades, já que houve o erro inicial de não se fazer um adequado estudo de viabilidade econômica do mercado em si.

Vou-lhe dar um exemplo, para que se possa entender isso mais facilmente. Fui Diretor da Telesp e sinto-me mais à vontade de falar sobre isso. Existem diferenças de se começar um empreendimento; isso é um pouco cultural. Num determinado momento, em São Paulo, uma pessoa chegou na Telesp - eu era diretor técnico nessa época - e me disse que queria fazer um empreendimento na Marginal do Tietê. Naquela época, por volta de 1985, a Marginal do Tietê era uma região meio deserta, não havia quase nada instalado ali; era uma via de penetração em São Paulo. Aquela pessoa me disse que tinha um plano e gostaria de saber se a Telesp poderia ou não atendê-lo. Eu lhe perguntei o que ele ia fazer, e ele me respondeu que ia abrir uma plantas e mostrou-me o que pretendia. Perguntei, então, quanto precisaria das telecomunicações; ele respondeu que precisava de uns 4.000 telefones.

Esse senhor simplesmente estava falando-me do Center Norte, que, para quem não conhece, é o maior shopping center de São Paulo, com o Lar Center e o Expocenter Norte. Criou-se, junto à rodoviária o que poderíamos chamar de um rodoporto, ou algo parecido, que se tornou um pólo imenso de desenvolvimento na Marginal do Tietê, na Zona Norte de São Paulo. E isso foi feito com essa simplicidade.

Darei mais um exemplo: o **World Trading Center**, de São Paulo, foi feito dessa forma. Alguns se juntaram, fizeram um consórcio, um estudo de mercado e construíram aquele World Trading Center, que fica do outro lado da Marginal do Rio Pinheiros. E tem todas as facilidades de telecomunicações. O prédio é inteligente, atendido por fibra ótica; tem todas as tecnologias de transmissão de dados, desde o **renpac** ao **frame relay**. Tudo está ali disponível: porta **renpac**, transmissão de dados, videoconferência, 64K comutado com o mundo inteiro. Não o chamamos de teleporto. Ele não é um teleporto, mas um edifício inteligente, único, singelo, ali na marginal.

No entanto, podemos pensar no Centro Empresarial de São Paulo, o Cenesp, que fica um pouco adiante; se não me engano, são quatro conjuntos, são atendidos por fibra ótica, inclusive têm **up link** da Embratel e recebem informações diretamente por satélites. Trata-se de um teleporto; grandes empresas estão ali dentro.

Para tentar resumir, a Embratel tem cerca de 40 mil clientes. Tirando a parte de telefonia, ela tem 40 mil clientes, entre telex, **renpac** e tudo mais. Desses, 280 representam 98% da receita da Embratel nessa área de comunicação de dados e textos.

Existe, no Brasil, uma concentração brutal do uso das telecomunicações de negócio, que é motivada pelo brutal atraso no desenvolvimento da informática no País. O que precisamos é democratizar o uso da informática, porque isso vai criar uma sinergia. A curva hoje é de uma concentração brutal.

Temos como cliente a própria Vale do Rio Doce, grandes bancos e companhias que têm redes nacionais - algumas já estão espalhando-se para outros países -, os quais representam praticamente 100% - são pouquíssimos clientes que representam praticamente 100%.

Eu me reportaria à palestra do Roberto para dizer que isso depende de vocês; depende da Vale do Rio Doce e de que o Espírito Santo e Minas se associem. Fui estagiário da Vale do Rio Doce e conheço o nascimento do seu centro de processamento de dados. Quer dizer, o centro de conhecimento, de tecnologia da Vale é extraordinário.

Vocês é que têm de fazer isso, ou seja, criar as condições, toda essa parte de automação comercial. Vocês têm de gerar isso, e o teleporto virá naturalmente. Enquanto não houver grandes empresas usuárias de telecomunicações, não haverá teleporto.

Então, apenas para terminar a minha resposta, penso que são os usuários que dão início ao desenvolvimento da informática, ao seu uso intensivo, e não o contrário.

O SR. VITOR MARTINS (Moderador) - A Mesa recebeu duas perguntas que não se referem ao tema das palestras de hoje. Desse modo, nós vamos encerrar os trabalhos desta tarde, agradecendo a presença do Dr. Odílio Penedo, Presidente da Embratel; Dr. Roberto Nogueira, da Mistec; dos debatedores Luís Soresini, da Prefeitura de Aracruz; Paulo Menezes, da Codesa; Getro Dantas, da Intersindical Portuária; o Comandante Roberto, da Capitania dos Portos; e um agradecimento especial à Rede Gazeta, promotora deste evento, e dos patrocinadores Coimex **Trading Company** e Samarco Mineração.

Quero registrar também a presença da nossa Vice-Prefeita eleita de Vitória, Luzia Toledo, que estava aqui à minha esquerda.

E, neste momento, passo os trabalhos ao Presidente da Comissão Especial do Senado, Senador José Ignácio.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Vou ser muito breve, depois dessas duas palestras e de ouvir os debatedores e os moderadores. É interessante registrar que, a partir dessas palestras, o que deve ocorrer é uma exigência natural para que a telecomunicação modernize o País, para que ele continue avançando. Quer dizer, telecomunicação é motor e é freio também.

Há uma relação muito forte entre esse processo de desenvolvimento e modernização do País e o desenvolvimento das telecomunicações. E o País - isso vi fortemente no período da Telebrás - tem sobre ele uma malha muito boa de telecomunicações. Se saímos do Rio Oiapoque e pisamos no chão do Brasil, tem uma placa lá: "Aqui começa o Brasil". Logo ali adiante tem um orelhão da Telebrás. Quer dizer, o País construiu, ao longo de muitos anos, uma malha de telecomunicações no lombo do burro, no ventre da canoa, construiu realmente, a duras penas, uma malha de telecomunicação que agora vai sendo revitalizada com os processos novos e com as fibras ópticas, com o satélite, com a digitalização. Tudo isso que vai modernizando o País e vai dando vitalidade maior a essa malha que existe. O País precisa disso.

O que é interessante é que, na verdade, além do processo de modernização através da ação física que se processa, estamos mudando também o Estado. Estamos mexendo em algo que era, até recentemente, tabu. Existia o Estado, que era poder concedente, poder regulador, fiscalizador, era operador e era acionista majoritário. Em linguagem futebolística, o Estado batia o **corner**, cabeceava, pegava no gol e ainda apitava o jogo. Hoje, o Estado abriu espaço no processo de modernização que estamos implementando, abriu espaço na área de operação, vai conservar o poder concedente e vai abrir espaço ao lado para alguma coisa que, sendo pública, não é estatal, porque é uma agência

regulatória que vai ter poderes de regulação e fiscalização, e que esperamos não seja estatal, mas seja fortemente pública. Conserva-se o Estado como poder concedente, solta-se a operação e abre-se espaço para algo que é público mas não é estatal, que seria uma agência regulatória.

Esses fatos todos realmente nos parecem extremamente importantes, porque sem isso um país não se moderniza. Repito, a telecomunicação ou é freio ou é turbina para avançar. E o teleporto, no caso - e quero felicitar o Dr. Odílio Penedo pela aula que nos deu -, é na verdade um centro de negócios. Ele dá suporte às atividades econômicas para usuários intensivos de serviços telemáticos, numa economia em processo forte de globalização, de mundialização. É a economia de velocidade.

Aí entra uma coisa - pela qual também quero felicitar o Dr. Roberto em sua exposição - de importância muito clara. Complementando o esforço que se faz, vai ter que se ter toda essa sinergia de empresas: tecnologia gerencial, tecnologia de informação, sistemas que agilizem e integrem a atividade das empresas e entre as empresas.

Em nome do Senado Federal, agradeço por essas duas aulas magníficas, reiterando os agradecimentos já feitos no início pelo Dr. Vítor, por parte do Senado Federal e desta Comissão, à **Rede Gazeta de Comunicações**, representada aqui pelo seu Diretor, Dr. Carlos Fernando Lindenberg Filho. Agradecemos o apoio recebido da Coimex Trading e San Marco Mineração.

Agradecemos a presença dos Drs. Dílio Penêdo, Presidente da Embratel - um capixaba que nos enche de orgulho pelas posições que ocupou e ocupa no País -, e Roberto Nogueira, Diretor da Empresa Mistec - Tecnologia gerencial e informação; Capitão-dos-Portos Roberto Ferreira da Silva; Dr. Vítor Martins, Secretário Executivo da Câmara do Corredor Centro-Leste; moderador Getro Dantas, Presidente da Intersindical; Dr. Luís Soresini, Secretário de Indústria, Comércio e Agricultura da Prefeitura Municipal de Aracruz; Dr. Paulo Menezes, Diretor da Codesa, debatedor; Drª Luzia Alves Toledo, Vice-Prefeita eleita de Vitória; Delegado do Ministério das Comunicações; Diretores da Telest; Rui, presente à mesa; os representantes da Embratel; técnicos aqui presentes; Presidente da Associação Comercial, Dr. Ruíques(?) Coelho; Dr. William Rassan (?) Santos, Delegado do Trabalho; Dr. Máximo Bogo(?) Filho; Srs. empresários, estudantes, senhoras e senhores.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrados os trabalhos da presente reunião.

ANEXO XII

12ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

6º DIA DO

SEMINÁRIO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADO EM 09 DE DEZEMBRO DE 1996
VITÓRIA/ES

O SR. APRESENTADOR - O Senado Federal, o Consórcio do Corredor Centro-Leste, a Rede Gazeta, a Coimex e a Samarco agradecem a presença de todos, em especial a dos Srs. palestrantes, moderadores e debatedores.

Eu gostaria de lembrar que este Seminário prosseguirá amanhã, a partir das 18h30min, com mais duas palestras. A principal da noite será a do Brigadeiro Adyr da Silva, Presidente da Infraero.

Para iniciarmos os trabalhos, gostaria de convidar para compor a Mesa a Drª Luzia Toledo, Vice-Prefeita eleita de Vitória, representando, na ocasião, o Senador José Ignácio Ferreira, do qual também é suplente; a Drª Sandra Stehling, Diretora Operacional do Consórcio do Corredor Centro-Leste, que irá presidir os trabalhos da Mesa; o Capitão dos Portos de Vitória, Roberto Ferreira; o Dr. Paulo Augusto Vivácqua, Diretor Presidente do Consórcio do Corredor Centro-Leste e um dos palestrantes da noite; o Capitão-de-Mar-e-Guerra, Telmo Vieira de Albuquerque, da Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar, também um dos palestrantes da noite; o Dr. Olímpio Faissol, Diretor do Projeto de Marinocultura de Angra dos Reis, também palestrante da noite; o Dr. Hercílio Figueiredo, Diretor do Consórcio do Corredor Centro-Leste e moderador da noite; o Dr. Antonio Carlos Medeiros; o Dr. Rui Ribeiro, Consultor da Reforma do Estado, um dos debatedores da noite; o Dr. Paulo Federich, Engenheiro Agrônomo e técnico do Grupo Bandes e um dos debatedores da noite.

Para darmos início a mais este ciclo de palestras, passo a palavra à Drª Luzia Toledo.

A SRª LUZIA TOLEDO - Inicialmente, cumprimento a Mesa, na figura da Drª Sandra Stehling, Diretora do Consórcio Centro-Leste; Dr. Paulo Augusto Vivácqua, Diretor Presidente do Consórcio do Corredor Centro-Leste; Capitão dos Portos, Sr. Roberto Ferreira; Capitão-de-Mar-e-Guerra, Sr. Telmo Vieira de Albuquerque, da Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar, nosso palestrante da noite; Dr. Olímpio Faissol, Diretor do Projeto de Marinocultura de Angra dos Reis - o Senador José Ignácio Ferreira gostaria muito de estar presente para recebê-lo, porque o convite especial foi feito por S. Exª, mas, infelizmente, está em Brasília e não pôde comparecer.

Queremos cumprimentar o Dr. Hercílio Figueiredo, Diretor do Consórcio Centro-Leste, que atuará como moderador; Dr. Antonio Carlos Medeiros, Secretário Executivo, representado pelo Dr. Rui, que se encontra à mesa e será um dos debatedores. Desejo, também, cumprimentar o Dr. Paulo, representante do Bandes.

Eu gostaria de cumprimentar a todos, dizendo da minha satisfação em estar aqui, mais uma vez, participando deste seminário. Tive a oportunidade de participar de praticamente todos, exceto no dia da abertura, mas minha assessoria esteve presente. Estou a par do desenvolvimento do nosso Consórcio do Corredor Centro-Leste, desde o seu nascedouro. Tenho absoluta certeza de que será uma abertura não só para o nosso País, mas também para o Mercosul. É um projeto que vem dando certo, que tem tido a cobertura do empresariado capixaba, brasileiro e, inclusive, internacional.

Gostaria de cumprimentar o Senador José Ignácio Ferreira, Presidente desta Comissão, que trouxe para o nosso Estado esta discussão séria e profunda de assuntos relevantes, a que todos temos oportunidade de assistir como verdadeiras aulas.

Quando terminam essas palestras, costumo conversar com meus companheiros e com nossa sociedade, o que me deu a idéia exata do trabalho que esse Consórcio e o Senado Federal estão fazendo em prol de nossa população, com os gentis apoios da Coimex, Samarco, Rede Gazeta e, principalmente, do povo, que tem estado presente em todos os eventos.

Amanhã, às 18h30min, haverá outro painel. Os palestrantes serão o Dr. Paulo Augusto Vivácqua, Diretor-Presidente do Consórcio do Corredor Centro-Leste, que falará sobre "Cada Vila, um Produto". Haverá outra palestra sobre O Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental, pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Telmo Vilela de Albuquerque, da Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar. Finalmente, teremos o Dr. Olímpio Faissol, Diretor do Projeto de Marinocultura de Angra dos Reis. São três palestras muito importantes.

Quero agradecer a oportunidade de estar aqui representando o Senador José Ignácio Ferreira. Desejo agradecer, em seu nome, a todos os que vieram a mais este evento, convidando-os para amanhã, neste mesmo horário, a virem à Rede Gazeta.

Passarei a palavra a nossa Diretora Operacional do Corredor Centro-Leste, Drª Sandra.

A SRª SANDRA STEHLING - Boa-noite a todos. Aproveito a oportunidade para cumprimentar a Vice-Prefeita de Vitória, Drª Luzia Toledo, nossa vereadora; aos palestrantes, Dr. Paulo Augusto Vivácqua, Dr. Olímpio Faissol, Capitão-de-Mar-e-Guerra, Dr. Telmo Vilela de Albuquerque, a sua assessoria e aos debatedores presentes, Dr. Federich, do Bandes, representando o Dr. Sérgio Borges; Dr. Rui Ribeiro, representando nosso Secretário-Executivo do Conselho de Reforma, Dr. Antônio Medeiros, e nosso moderador do Consórcio do Corredor Centro-Leste, Dr. Hercílio.

Dando seqüência a este importante seminário, promovido pelo Senado Federal e pela Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, queremos, nesta abertura, fazer a seguinte colocação: por que do desenvolvimento regional?

Dentro da seqüência dos painéis, o seminário tem sido muito abrangente e tem consolidado, na realidade, todas as ações que o Consórcio do Corredor Centro-Leste tem promovido e implementado no seu dia-a-dia. E desde o início, em 1991, o Projeto do Corredor Centro-Leste, ainda no âmbito da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, começou não como um projeto de transporte - apesar do nome Corredor de Transporte Centro-Leste -; ele sempre, desde o início, foi um projeto de desenvolvimento regional. E dessa forma foram nossas ações em toda a região que abrange o Corredor Centro-Leste. Hoje, é muito oportuno esse painel que engloba ações já discutidas desde o início, às quais estamos dando seqüência no âmbito do Corredor.

Agora, gostaria de passar a palavra para o nosso moderador, que conduzirá todos os trabalhos da Mesa nesse painel de hoje, Desenvolvimento Regional, Dr. Hercílio.

Muito obrigada.

O SR. HERCÍLIO FIGUEIREDO - Boa-noite. Agradeço a presença de todos e saúdo a Mesa na pessoa da Drª Luzia Toledo.

Iniciaremos os trabalhos destacando alguns aspectos da vida profissional do Dr. Paulo Vivácqua, nosso primeiro palestrante, apesar de ter currículo bastante conhecido. O Dr. Paulo Vivácqua é formado em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Espírito Santo; tem curso de especialização na área de transportes por meio do Geipot; dentre as várias ocupações profissionais que já teve, destacam-se, por exemplo, ações junto ao Projeto Carajás e ações também ligadas ao Plano Estratégico da Companhia Vale do Rio Doce; foi professor da Universidade Federal do Espírito Santo; também é membro emérito da Academia Nacional de Engenharia; e, mais recentemente, ocupou o cargo de Secretário de Estado e Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo. Por ser uma pessoa por demais conhecida no nosso ambiente, acho que seria até redundante ficarmos falando das suas qualificações e cargos ocupados, que são muito conhecidos.

O Dr. Paulo vai tratar desse primeiro tema. Solicito ao ilustre palestrante que inicie o seu trabalho.

Comunicamos aos senhores palestrantes que, cinco minutos antes da previsão do término, avisaremos que a palestra se encontra no final.(Pausa)

Aproveito o ensejo para destacar que este evento é patrocinado pelo Senado Federal, com apoios da Coimex Trade Company, da Samarco Mineração, da Rede Gazeta de Comunicação e parceria do Consórcio do Corredor de Transporte Centro-Leste.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA - Senhores membros da Mesa, Vice-Prefeita eleita, Drª Luzia Toledo, a quem gostaria de fazer uma homenagem pessoal pelo esforço contínuo que vem desenvolvendo no sentido de apoiar os projetos com os quais temos nos envolvido recentemente, como o Corredor Centro-Leste, o Corredor Atlântico do Mercosul e a Fundação Centro-Leste. A Drª Luzia é uma batalhadora pertinaz, corajosa e ativa desses projetos e é uma pessoa com quem contamos a cada momento, em cada dificuldade que um projeto como esse naturalmente desperta. Dessa maneira, faço questão de fazer essas declarações sempre que tenho oportunidade.

Iniciando esta palestra, gostaria de destacar que, em seqüência, organizamos o Corredor Centro-Leste, que é um projeto em andamento que visa ligar os portos do Espírito Santo, o Porto de Vitória, a toda uma vasta interlândia brasileira.

Estamos em organização plena do Corredor Atlântico do Mercosul, o qual visa, ao longo da costa, unir, através dos portos e da navegação, as diferentes regiões brasileiras, especialmente a Argentina, o Uruguai e o Paraguai ao Sul do Brasil. Esse projeto está se desenvolvendo em uma velocidade e em um suporte que nos está surpreendendo muito. O entusiasmo por ele na Argentina, por exemplo, é simplesmente extraordinário. Esse projeto se consolidará com uma rapidez muito grande e poderá, então, auxiliar e muito, acreditamos, através do uso da navegação e dos portos, toda a integração dessas diferentes regiões, ou seja, do Norte do Brasil até a Argentina.

Lembramos que os portos envolvidos nesse projeto são os aqui apresentados. Em um primeiro momento, o Rio também está incluído. O seu objetivo é simplesmente baixar o custo entre a interlândia de cada porto, através do porto e da navegação, até uma penetração na interlândia do próximo porto. Esse projeto, já apresentado aqui na palestra inicial - uma das primeiras que tive a honra de apresentar -, visará roubar, num bom sentido, a carga que hoje trafega pelo interior da costa brasileira por caminhão - 70% dela -, passando-a para o litoral, onde já deveria naturalmente estar trafegando, caso os custos integrados multimodais, desde a interlândia, passando pelo porto, pela navegação, pelo outro porto e pela outra interlândia, se somados, fossem inferiores aos custos do transporte rodoviário, como deve ser. Esse projeto, com o apoio desses portos mais o Rio de Janeiro, está se movendo em uma excelente direção.

Associado a esses dois eixos integratórios logísticos, sempre consideramos, como um dos nossos objetivos principais e em cuja direção sempre trabalhamos, a área da interiorização do desenvolvimento; ou seja, levar o desenvolvimento para o interior. Este é o objetivo dos projetos: fazer com que o desenvolvimento econômico caminhe para o interior, promovendo um tipo de desenvolvimento que se enraize nas comunidades, nas municipalidades. Procuramos olhar o município como o bloco administrativo essencial do processo. Os municípios desenvolvidos, se somados, dariam, como conseqüência, Estados desenvolvidos e um Brasil desenvolvido.

Essa idéia de descentralizar para o município, lá localizando a atenção e os esforços do desenvolvimento, é importantíssima e foi, recentemente - de 15 anos para cá -, levada a um extremo notável no Japão através do projeto que hoje vamos apresentar aqui, chamado Cada Vila, um Produto. Trata-se de um projeto que objetivou justamente transformar a célula - o município - na base da construção da economia do Estado de Ohita, no Japão. Vamos apresentar esse projeto, extraordinariamente bem sucedido e que tem servido de orientação mental para nós nessa escalada, nesse movimento integratório do desenvolvimento econômico, que é o objetivo do Corredor Centro-Leste e do Corredor Atlântico do Mercosul.

Estamos, inclusive, criando uma fundação, que está em fase final de organização, chamada Fundação Centro-Leste, que tem como um dos objetivos precípuos justamente este, qual seja, o de promover o desenvolvimento econômico dos municípios. De maneira que o nosso trabalho, nessa primeira fase, completa-se após a cristalização do Corredor Centro-Leste e a bem sucedida iniciativa, em curso, do Corredor Atlântico do Mercosul. Agora, a Fundação Centro-Leste junta-se aos dois outros projetos com esse objetivo bem específico.

Quero lembrar que estamos sempre trabalhando com essas curvas, com essas projeções na cabeça; elas é que nos têm guiado. O mundo está atravessando essa explosão populacional. Hoje, estamos com uma população mundial de quase 6 bilhões de habitantes. Prevê-se, para o ano 2050, números que vão de 8 a 12 bilhões de habitantes, segundo as diferentes hipóteses que se façam para essas projeções. Vai acontecer algo lá pelo ano 2.050, quando poderemos ter talvez 10 bilhões de habitantes no mundo, partindo dos 6 bilhões atuais. O crescimento se verificará nos países pobres, principalmente.

Aqui estão os períodos para a população dobrar: na Ásia, 34 anos; na América do Sul, 35 anos; na África, 24 anos. Há um período de duplicação da população nessas regiões. Contraste-se isso com os países ricos da Europa e da América do Norte. A Europa dobra a população em mil anos; a América do Norte dobra em 100 anos; mas a América do Sul dobra em 35 anos.

Essa escalada violenta tem que ser considerada por todos nós, habitantes deste planeta. É um problema premente que nos afetará a todos durante o nosso período de vida. Vejam só que o primeiro bilhão de habitantes foi atingido em 1830; o segundo bilhão, cem anos depois; o terceiro bilhão, trinta anos depois; o quarto, quatorze anos depois e o quinto, doze anos depois. A aceleração é violentíssima, quanto ao crescimento da espécie humana sobre um mundo que, obviamente, é finito.

Além disso, esse crescimento todo está se fazendo **pari passu**, ao longo de um forte crescimento da desigualdade social, da concentração da riqueza. Hoje, a América do Norte, a Europa Ocidental, que é rica, o Leste Asiático tornou-se rico - o Japão está lá - e esses países detêm 20% da população, mais 75% de toda a produção mundial, e 80% do comércio mundial é feito nessas regiões.

O resto do mundo está na seguinte situação média: na década de 70, o número de subnutridos cresceu de 650 milhões para 730 milhões. Hoje esse número é muito maior. O preço dos bens básicos daquela década para cá - são aqueles produzidos para escolas, minérios, madeiras - está em queda, sempre vem caindo. A dívida externa estava transferindo anualmente US$50 bilhões dos países pobres para aqueles ricos. Só dívida. O juro? Continua muito ruim hoje. Nasciam - e hoje também nascem - sete mil bebês a cada hora, em famílias de renda menor que US$350/ano. Portanto, em famílias paupérrimas: sete mil bebês por hora!

Na América Latina, a partir da década de 80, a renda **per capita** caiu. Então, apesar de tudo, em torno da globalização do mundo, o fato é que os pobres estão ficando mais pobres, e os ricos, mais ricos. E, nesse sentido, a globalização lhes serve bastante.

Com uma população crescendo brutalmente, o grande desemprego atual, que já é enorme no mundo, tornar-se-á calamitoso num futuro muito

próximo. E óbvio que aqueles volumes gigantescos de pessoas não vão encontrar emprego. Hoje, já existem pessoas que nascem de famílias onde ninguém tem emprego. Então, a terceira geração de desempregados já está existindo no mundo. E isso continuará assim. Por quê? Porque a ambiência mundial propelida pelos países ricos é a neoliberal. Essa ambiência diz que o Estado não resolve o problema. Realmente, não consegue resolver problemas dessa magnitude mesmo.

A iniciativa privada, segundo a ambiência neoliberal, resolve, associada à limitação da natalidade. Esta seria a regra: limitar a natalidade, e a iniciativa privada agir muito. E aí os problemas serão resolvidos. Isso é uma utopia óbvia. Não é por aí que as coisas serão resolvidas. Isso é um códice absolutamente inverossímil.

Por outro lado, toda a ambiência tecnológica é poupadora de emprego, apesar das lorotas que se contam a respeito. É evidente que se eu monto uma fábrica de carros com robôs eu não empregarei metalúrgicos. Isso é óbvio, assim como também é óbvio que se eu colocar uns dois ou três computadores no escritório eu despedirei datilógrafos, arquivistas, etc... Toda a ambiência tecnológica é poupadora de mão-de-obra.

São várias forças convergindo numa mesma direção. Há desemprego, esse é o mundo atual, esse é o Brasil no qual o Espírito Santo e a Região Centro-Leste estão inseridos. É claro que temos as nossas particularidades, as nossas forças e as nossas possibilidades de dar jeito nisso como nação, mas o ambiente mundial é esse.

Está acontecendo o seguinte: a população está se movendo para as cidades no mundo todo. Hoje, 45% dos habitantes estão vivendo em cidades; no ano 2.025, 61% da população mundial - a continuar a tendência atual - estará vivendo em cidades. As cidades estão sendo o lugar para onde as massas que não têm emprego, que estão desassistidas no campo, correm. Por isso, as cidades, especialmente as dos países subdesenvolvidos, estão sofrendo enormemente com esse afluxo de pessoas que para elas se dirigem buscando emprego.

No Brasil temos o fenômeno da favelização em quase todas as cidades. Brasília, a Capital do País, está tendo favelas até dentro do Plano Piloto. E não há como ser diferente: as pessoas estão nascendo, não vão morrer de fome, deslocam-se para as cidades onde podem pelo menos pedir esmolas.

Quero registrar que, em 1950, havia 34 cidades com mais de um milhão de habitantes no mundo subdesenvolvido; em 1995, eram 213 cidades com mais de um milhão de habitantes nos países subdesenvolvidos. Enquanto isso, nos países desenvolvidos, o crescimento das cidades tem sido mais lento.

Existe hoje no mundo um fluxo de capital flutuante muito grande que atinge valores enormes. Por exemplo: os fluxos financeiros no sentido país rico/país pobre, paradoxalmente, aumentaram muito. No ano de 1995, US$167 bilhões de dólares de capital privado correram dos países ricos para os países pobres - o que é bom -, mais US$64 bilhões de dólares em capital público.

O fenômeno da globalização está soltando o capital das suas origens tornando-o mais internacional. Esse capital vai à procura de salário, impostos e restrições ambientais mais baixos. Se a Alemanha aperta nessa direção, ele vem para o Brasil porque aqui os salários são mais baixos, a lei ambiental é mais frágil e os impostos são menores. O que é bom em certo sentido porque há uma oferta maior de emprego.

As cidades, sob essa pressão violenta do crescimento populacional do mundo, disputam aquele dinheiro que está flutuando e oferecem ao capital facilidades para que as fábricas de automóveis se instalem, que as indústrias venham do exterior para cá fazer os seus carros ou outros produtos, etc...

Essa disputa que as cidades estão fazendo pelo capital internacional é válida; porém, esse capital é chamado por alguns de "capital de pé solto". Por quê? Porque basta um outro país ou outra região oferecer condições muito melhores durante um prazo suficientemente grande para as indústrias se mudarem à procura de salários mais baixos com menos impostos.

Não é fácil mudar uma fábrica de automóveis de lugar, mas elas estão se mudando da Alemanha para cá e, amanhã, poderão se mudar para outros países.

Esse é um capital sobre o qual a região e nós, os habitantes, não temos controle real: conseguimos agradá-lo para atraí-lo, mas não podemos garantir sua permanência aqui. Esse capital é móvel, mas a população de um país como o nosso não é, ela fica aqui, são 140 milhões de pessoas que não podem fugir daqui, não podem ir para outro país junto com o capital.

Então, temos de criar situações econômicas, aqui ou em outro país, perenes, que amarrem o homem à sua terra, independentemente dessas forças sobre as quais não temos controle. O futuro das cidades, portanto, é incerto e em grande medida está fora de controle no mundo atual.

No caso brasileiro, a economia está concentrada praticamente na costa, a exemplo do Rio de Janeiro e de São Paulo, ficando o centro do País bastante vazio.

O nosso Corredor Centro-Leste teve, desde o início, a idéia de forjar uma boa comunicação viária e principalmente psicológica entre essa região e os portos do Espírito Santo, objetivando interiorizar o desenvolvimento, facilitar o desenvolvimento, reduzindo, no início, os custos de transporte, levando as pessoas para o interior do Brasil, para o campo, para as atividades ligadas à natureza. Esse é um dos objetivos lapidares do Corredor Centro-Leste.

Por que isso nos interessa? É óbvio que se as grandes cidades estão crescendo de forma desorganizada, favelizada, criando bolsões de pobreza para as quais jamais poderá haver emprego, é melhor conduzir essa população para o interior, para o contato com a terra, com os minerais, com a floresta, porque lá podemos gerar cidades novas, diferentes atividades econômicas. Temos essa possibilidade particular porque aqui, como em nenhum outro País, temos uma fronteira aberta para o interior.

Então, nesse ambiente difícil, que descrevi anteriormente, temos a possibilidade de entrar pelo interior do País e lá desempenhar uma função econômica, e o Corredor Centro-Leste visa isso.

O nosso País pode absorver, no seu interior, praticamente a Europa toda: Itália, Espanha, Portugal, Inglaterra, etc. O nosso País é grande, rico, o clima é bom, as pessoas não morrem de frio, como ocorre na Sibéria, ou de sede, porque não há deserto. Enfim, é totalmente utilizável. Entretanto, temos uma grande população aglomerando-se na costa em torno das cidades. Vamos levá-las para o interior e este é o objetivo de todo o projeto do Corredor Centro-Leste.

A idéia final é termos as capitais do interior do Brasil com um bom sistema de transportes, convertidas em grandes cidades, com várias outras cidades satélites menores em torno delas; grandes metrópoles no interior e não todas na costa, concentradas, inchando Vitória, Belo Horizonte e Brasília, as mesmas velhas cidades coloniais sob essa pressão. Temos que ampliar a ocupação do País porque temos a terra, a riqueza natural do solo, e o mais importante produto em um mundo tão sobrecarregado de pessoas é a comida. As pessoas estão morrendo de fome e podemos produzir comida para o mundo todo dentro do nosso território, com as nossas forças, o nosso trabalho e o nosso braço. Vamos levar a nossa atenção para esse interior e fazer as cidades crescerem.

Um projeto interessantíssimo e muito bem elaborado foi o "Cada Vila, um Produto", desenvolvido na província de Oita, no Japão. É um projeto modelar. O Japão é um país de escala completamente diferente do nosso, mas um projeto como esse funciona perfeitamente nas diferentes regiões do Brasil.

O governador de Oita observou uma migração do campo para a cidade. O interior estava se esvaziando; as vilas do interior, as cidades pequenas estavam envelhecendo, enfraquecendo economicamente e morrendo; a economia estava encolhendo; os valores e a identidade cultural estavam perdidas, já que as pessoas vão para as cidades e perdem os seus valores, os seus vínculos, uniformizando-se na grande cultura das cidades. Ele observou essa degradação do campo e, nas cidades, o inchamento, a degradação urbana e ambiental, desemprego, criminalidade, perda de referências familiares, culturais, fenômenos que conhecemos muito bem. Isso tudo estava acontecendo no Japão, um dos países mais desenvolvidos do mundo.

O governador de Oita, então, empreendeu um projeto chamado "Movimento uma Vila, um Produto", uma coisa simplíssima aparentemente. A vila, a comunidade de uma cidade, em diálogo com o governo, tomava a decisão de produzir algo que tivesse um valor agregado alto, alta qualidade, que pudesse ser vendido com sucesso no mercado japonês ou no mercado internacional. O governo ajudava naquela discussão inicial, dava alguma assistência técnica e promovia muito o produto, mas a decisão era da vila, da comunidade. Assim, o governador estabelecia uma conexão entre a vila e o mundo ao largo, o global, por meio desse produto.

Os produtos promovidos eram simples: chás, doces, saquê, programa turístico especial, camarão vivo, frutas, cerâmica, cogumelos, peixe assado, etc. Cada vila elegia o seu produto e o produzia com alta qualidade. O governador, um mestre no **marketing**, durante um campeonato de sumô no Japão, apareceu com uma cesta de frutas produzidas em uma das vilas e a oferecia ao campeão nacional do Japão.

A televisão japonesa - obviamente todos assistem ao campeonato - propagandeava aquilo e todos ouviram falar daquela vila, ficando a cidade instantaneamente famosa. Ele elaborou esse projeto e dedicou-se à sua

promoção. Ele já foi eleito governador por diversas vezes, é um dos políticos mais populares do Japão.

Os efeitos que o governador pretendia ele nos explicou: Oita é o estado-irmão, no Japão, do Espírito Santo, de onde vem o nosso contato com o governador. O que o governador conseguiu fazer foi criar um círculo virtuoso infindável a partir desse produto. O produto começava a criar renda na comunidade, empregos apareciam, investimentos começavam a ser feitos - privados e públicos -, a infra-estrutura começava a ser melhorada, muitas pessoas começavam a ser atraídas para aquele lugar para comprar aquele produto; o meio ambiente passou a ser recuperado, porque se havia turistas era necessário uma cidade mais bonita; abriram-se estalagens, plantaram-se flores, protegeram-se as árvores, criaram-se atrativos para os visitantes.

A atenção externa crescia em relação àquela cidade, pessoas comentavam: "Comprei lá tal fruta, mas lá também tem comida especial, paisagem bonita, fui muito bem tratado, etc." Enfim, os motivos são vários para deixar as pessoas satisfeitas.

Começou a haver uma revitalização cultural, porque os artesãos locais, os músicos e poetas começaram a ter valor, porque as pessoas estavam lá e queriam usufruir. E a arte local, que estava morrendo, começou a crescer. Assim, obviamente, o dentista que já havia fechado o consultório e ido embora da cidade voltou, porque havia dentes para serem tratados novamente. Assim, obviamente, o dentista que já havia fechado o consultório e ido embora da cidade voltou, porque havia dentes para serem tratados novamente, já que as pessoas estavam voltando para lá.

A cidade passou a ser aberta para o mundo. Os jovens de lá já não se sentiam num canto, isolados num valão, num grotão, onde o objetivo era nascer, crescer e sair correndo dali para uma cidade maior. O plano de vida era vencer na cidade grande. Esse plano começou a ser desmontado. Imaginem uma cidade que aparece em todas as tevês japonesas, de repente, lá, com aquela frutinha! Deve ter provocado uma verdadeira avalanche de visitantes. A cidade deixou de ser um recanto isolado do mundo. Para os jovens, isso é importante. Todas as raízes locais passaram a ser revitalizadas em todos os sentidos, e os jovens, que eram o objetivo, passaram a fazer seu plano de vida lá na cidade. Nasceu e cresceu o orgulho pela sua cidade, o orgulho que tinha desaparecido.

Isso não é no Brasil; é no Japão. Nós achamos - fomos lá observar isso - o exemplo extremamente importante por ser muito similar, em todas as situações, às nossas condições no Brasil. Esse projeto criou lá um círculo virtuoso infindável porque isso não pára. Começou, continua e cresce. A semente foi um produto da cabeça genial, das boas intenções e da dedicação de um político.

No caso do Espírito Santo, no Corredor Centro-Leste, nós, desde o início, trouxemos esse projeto para cá e estamos fazendo esforços, de acordo com os recursos de que dispomos, para implantá-lo aqui.

Por duas vezes, recebemos quinze prefeitos dessa região de Minas Gerais, que vieram falar sobre isso, porque estavam interessados no projeto. Eu fui lá em Minas fazer palestras sobre isso para as pessoas de lá. Nós pretendemos - é a nossa intenção -, aos poucos, por meio da Fundação Centro-Leste, disseminar esse projeto nessa área.

Vamos observar o seguinte: aqui não é o Japão. Aqui, a mil quilômetros de distância de Vitória, num raio que para nós é uma distância pequena - nós a fazemos de carro facilmente - nós encontramos uma grande cidade, Belo Horizonte, que é um mercado enorme para determinada cachaça especial a ser produzida em Santa Teresa. No Rio e em São Paulo, são 20 ou 25 milhões de pessoas que consomem tudo e querem ver um panorama bonito no interior, querem dormir numa boa pousada.

Um dos projetos que surgiu lá previa a visita a uma mina de ouro numa das vilas do Japão - Oita. Era uma mina abandonada, que foi limpa e iluminada. A sua história era contada com ênfase, e estabeleceu-se um fluxo de turismo para o município onde ela ficava. Imaginem: aqui no Rio, às vezes, a pessoa não sabe o que fazer. Sabemos que há uma bela fazenda de café no pé do pico da Bandeira, na região de Nunes Freire, que oferece alguma coisa diferente: uma vista bonita, refeições interessantes e uma trilha para o pico da Bandeira. Os turistas gostam dessas coisas, e, em cidades enormes como essa, há gente que gosta de tudo. Portanto, é preciso interiorizar.

Talvez aqui haja quarenta milhões de pessoas que geram US$150 bilhões de Produto Interno Bruto. Imaginem um pouquinho disso pingando em cada uma dessas vilas no interior do Espírito Santo! A vila fica diferente.

O que aconteceu de concreto, mensurável, em Oita? A receita do interior, a produção econômica do interior, em onze anos, triplicou com um projeto simples.

Vejamos um exemplo: o planalto central do Espírito Santo fica muito perto do mar, tem uns oitenta quilômetros de comprimento por, mais ou menos, trinta de largura. É uma região com um clima diferente. Quem está se sufocando com o verão aqui embaixo sobe a serra, como sabemos, e encontrará uma temperatura agradável. É uma região com pessoas de raízes européias, que falam línguas diferentes. São italianos e alemães, que, às vezes, falam: "quando eu morri..." Uma vez, saí de Santa Teresa e fui para Pedra Azul, Pedreiras, encontrei muita dificuldade para me comunicar, porque, de repente, as pessoas só falavam um português tão truncado e tão germanizado que eu não entendia. As placas eram em alemão. O pessoal fica espantadíssimo com isso.

(Falha na gravação) ... e sejam desenvolvidos projetos de aqüicultura, floricultura, artesanato, agricultura, avicultura, pesquisa biológica. Há até grandes figuras associadas à Santa Teresa, como Augusto Ruschi, cientista conhecido internacionalmente. Vamos revitalizar a imagem dele, reforçar a pesquisa biológica na serra, um centro de pesquisa, ir atrás.

Vamos injetar nessas cidades paisagismo, urbanismo e arquitetura; vamos melhorar o padrão arquitetônico. Como estávamos observando, não é preciso ser rico para fazer uma coisa bonita. Eu observava outro dia que uma taba de índio é uma coisa bonita; um iglu de esquimó é uma coisa bonita, e é só gelo ou palha. Então, não precisa ser horrível porque é pobre. Vamos melhorar o aspecto da cidade. Vamos limpar a cidade. Não custa nada catar o lixo, não custa nada não erodir morros nem cortar árvores indevidamente. Vamos proteger as árvores mais velhas, vamos tombar certos cenários - na França existe isso. Cenários como uma curva de estrada, pedras, rios, etc. são tombados. É patrimônio do município. O proprietário do terreno não pode quebrar aquela pedra ou arrancar aquela árvore. Ela é protegida, porque é bonita. Não se pode pintar a pedra com anúncio. Essas coisas podem ser feitas e são feitas em países que eram pobres, que tinham regiões sujas e poluídas. Foi exatamente o que aconteceu na Catalunha, província espanhola. Era uma região pobre, faminta, suja e poluída, segundo eles, e que se converteu, hoje, em uma espécie de jardim. Foram quinze anos de trabalho.

Agroturismo, turismo, trilha, centros de estudo, tombamento de paisagem, folclore, cultura, culinária, hotelaria, tudo isso pode ser explorado. Existe lá uma comunidade de raízes alemãs e uma de raízes italianas. Vamos reintroduzir parte da cultura que foi perdida. Por exemplo: como se fazem doces alemães? Poderia haver um centro daquelas famosas tortas tipo "floresta negra" aqui em cima, no planalto. Isso seria um atrativo para que as pessoas subissem a serra. Essas coisas simples podem ser feitas e dão muito dinheiro e muito emprego.

Na província de Oita, fizeram isso, oferecendo peixe vivo, seco, assado, de diversas formas e embalados direitinho, com qualidade para ser vendido no mercado nacional e até exportado. São coisas simples feitas com tecnologia. Lá, visitamos um instituto especializado em processamento de alimentos, uma coisa simples, muito modesta. Ensinava a embalar, preparar e a colocar um rótulo de acordo com as normas. Esse tipo de apoio pode ser dado pelo Governo, porque é barato. Visitamos lá um centro mais sofisticado para criar cogumelos.

Reflorestamento.

Deveríamos reflorestar pesadamente essa serra com pinus, eucalipto e as espécies da Mata Atlântica, para evitar que a sua vegetação seja usada como madeira para queima e construção.

Como preservar a Mata Atlântica? Há dois vetores: plantar madeiras de crescimento rápido, que podem ser cortadas para serem queimadas, fazer móvel e incentivar a indústria moveleira com base em pinus e eucalipto; replantar, com parte da receita que se auferir daí, a Mata Atlântica. Fazer daqui - isso poderia ser um projeto nosso - uma espécie de vitrina da Mata Atlântica; vamos fazer um projeto sério de recuperação da Mata Atlântica, coordenado com um projeto de reflorestamento, porque senão, aos poucos, as espécies nativas da Mata Atlântica serão derrubadas na calada da noite. Devemos plantar **pinus** e eucaliptos, cujo crescimento é rápido, para servir à indústria e ir recuperando o resto.

O SR. APRESENTADOR - Dr. Paulo, V. Sª tem cinco minutos para concluir.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA - Esse projeto que está em curso, estamos associando-o a outro projeto, por meio da Fundação Centro-Leste, o qual estamos chamando de formação dos engenheiros municipais. Esse é outro assunto, que tem a ver com o primeiro. Nós observamos muitas vezes que falta uma tecnologia de engenharia, uma tecnologia de alto nível, para resolver problemas de município com os recursos locais naturais, humanos, econômicos, recursos da infra-estrutura local, com a cultura local e com os recursos administrativos locais.

Se pudéssemos formar um engenheiro com essa capacidade, um engenheiro que, portanto, apelasse para a criatividade, pesquisa e que estivesse associado a fontes tecnológicas que sirvam para esse objetivo e que pensasse em auto-sustentação local, os municípios poderiam melhorar muito.

Nós temos a idéia também de formar uma universidade aberta, associada à esta Fundação, também com o objetivo de formar esse tipo de profissional e mantê-lo atualizado em rede com quem faz esse tipo de trabalho no mundo, porque a nossa engenharia se distanciou muito dos problemas do interior. Os engenheiros são muito especializados, são sofisticados em um sentido que não interessa ao interior. Os problemas do interior ficam sendo resolvidos por empreiteiros. Os que fazem isso geralmente são meus colegas, gosto deles, sou também engenheiro, mas o objetivo é outro. Nós precisamos de engenheiros capazes de entender, ao entrar num município, como usar os materiais daquele município, como lidar com as chuvas, com as espécies florestais, com a mente das pessoas daquele lugar, com os recursos que lá estão, tratores, arados, às vezes privados, que estão ociosos. Às vezes, vemos uma estrada se deteriorando, e numa fazenda ali perto existem tratores privados dentro de uma garagem que poderiam estar sendo utilizados na recuperação da estrada. Esse tipo de profissional é necessário a quem quer ir para o interior e associar a população com a sua hinterlândia.

Outro projeto que imaginamos implementar por intermédio da Fundação, objetiva despertar a criatividade, estimulando no interior do município dezenas de mentes criativas, se é que isso é possível. Existem técnicas e estratégias para isso. No interior dos municípios, despertar as mentes, e esse é o principal instrumento da humanidade, é o cérebro humano, e mostrar que podem transformar aquele município - existem técnicas para se fazer isso, umas melhores outras piores. Devemos, por exemplo, criar nas mentes jovens a clara idéia do potencial do entorno, do grande entorno do município. De Domingos Martins, de Santa Teresa, para Belo Horizonte são apenas quatrocentos quilômetros, e aqui há quatro milhões de pessoas. De Santa Teresa para o Rio de Janeiro ou São Paulo são quinhentos e cinqüenta quilômetros, e há dezenas de milhões de pessoas. Como é que essa cabeça criativa pode fazer com que o potencial desses municípios se associem a esse grande entorno, trazendo oportunidades de negócio, microempresas, pequenas empresas, médias empresas para esse lugar? Isso é um processo que se ensina, criatividade é "ensinável"; o principal instrumento da humanidade está aqui: é o seu cérebro; temos que fazê-lo voltar-se para esse lado. Esse é segundo importante projeto dessa Fundação Centro-Leste. Dessa maneira, estaremos contribuindo, através dessa fundação, para a solução dos problemas do interior do Brasil.

A Fundação Centro-Leste pretende trabalhar com a criatividade, com a universidade aberta, com o projeto cada dia num Produto, com o Projeto baía de Vitória - não há tempo para falarmos sobre esse projeto, mas ele envolve a recuperação integral da baía sob todos os ângulos, inclusive o ecológico e o ambiental; a experiência do Dr. Olímpio Faissol, nesse sentido, é pioneira no Brasil, é uma experiência absolutamente notável do palestrante, que falará sobre esse brilhantíssimo projeto, uma realização extraordinária no Brasil e que se aplicaria, eventualmente, à recuperação também de uma baía como essa de Vitória no sentido ecológico. A engenharia municipal é também um projeto nosso, assim como outros e como esse que também qualifico de importância e que foi muito bem conduzido pelo Dr. Hercílio Figueiredo, que é a associação da grande empresa com a pequena empresa num processo forçado em toda a região, trazendo a demanda da grande empresa para as pequenas, as médias e as microempresas da própria região.

Obrigado pela atenção de V. Exªs. (Palmas.)

O SR. APRESENTADOR - Agradecemos ao Dr. Paulo Vivácqua, por mais essa bela apresentação e orientação de ações para nós. Muito obrigado.

Lembramos que este seminário tem patrocínio do Senado Federal, recebe o apoio da Coimex Trading e da Samarco Mineração, é promoção da Rede Gazeta de Comunicação e parceria do Consórcio Operacional do Corredor de Transporte Centro-Leste.

Lembramos a todos que, após a apresentação dos palestrantes, haverá considerações dos senhores debatedores e, em seguida, será aberta a palavra à platéia, que deverá se manifestar, por gentileza, por escrito e dentro dos temas abordados nas palestras.

Na seqüência, teremos uma apresentação do Capitão-de-Mar-e-Guerra Telmo Vilela de Albuquerque, da Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar, que vai falar sobre algumas atividades desenvolvidas na secretaria, em uma visão prospectiva: Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva, Levantamento da Plataforma Continental, Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental.

O Capitão-de-Mar-e-Guerra Telmo Vilela de Albuquerque fez vários cursos durante o seu período nas Forças Armadas, na Marinha, destacando-se: Graduação na Escola Naval no Rio de Janeiro, Curso de Aperfeiçoamento em Eletrônica para Oficiais do Rio de Janeiro, Curso de Comando do Estado-Maior da Escola de Guerra Naval do Rio, Curso Superior de Guerra Naval da Escola de Guerra Naval. Entre as funções desempenhadas, além de comando de navios de guerra na Marinha brasileira, também foi Assistente do Comandante do 2º Distrito Naval em Salvador, Bahia, é Assessor da Divisão de Normas Legislativas do Estado-Maior da Armada - Brasília, Comandante da Estação de Rádio da Marinha em Brasília, atualmente Assessor do Programa de Levantamento Potencial Sustentado de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva, o Programa Revizee, da Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar. O temário da reunião de hoje enfoca o desenvolvimento regional.

Convidamos o Comandante Telmo e sua equipe para iniciar a palestra.

O SR. TELMO VILELA DE ALBUQUERQUE - Exmª Srª Dra. Luzia Toledo, Vice-Prefeita eleita do Município; Exmª Srª Dra. Stehling, Diretora Operacional do Consórcio Centro-Leste; demais membros da Mesa e distinta platéia. É com prazer que venho a este auditório participar deste seminário.

Vou me deter em abordar a Comissão Interministerial para Recursos do Mar e algumas de suas atividades ligadas ao espaço marítimo, tendo no presente uma visão prospectiva. Para tanto será seguido o seguinte sumário: o que é a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar - CIRME; o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva, programa Revizee; o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira - Leplac; e, finalmente, o Programa de Avaliação do Potencial Mineral da Plataforma Continental Brasileira.

Passando para o primeiro tópico, falaremos sobre a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. Essa comissão foi criada em 12 de setembro de 1974, por meio do Decreto nº 74.557; são, portanto, 22 anos de atividades de coordenação interministerial, com a finalidade de coordenar os assuntos relativos à consecução da política nacional para os recursos humanos. A política nacional para os recursos do mar foi aprovada em 12 de maio de 1980, consubstanciando-se em planos e programas plurianuais decorrentes, elaborados pela CIRME, entre os quais cito os Planos Setoriais para os Recursos do Mar, que constituem desdobramentos da Política Nacional para os Recursos do Mar, válidas para os respectivos períodos em vigência; hoje está em vigor o 4º Plano Setorial para Recursos do Mar, correspondente ao período 94/98.

Dentro do objetivo do 4º Plano Setorial para os Recursos do Mar, ou seja, apoiar e incentivar a investigação e a exportação racional dos recursos da ZEEs e da plataforma continental, a CIRME está desenvolvendo hoje dois grandes projetos voltados para os recursos do mar e para delimitação de nossa fronteira marítima. O primeiro deles é o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva, o chamado Programa Revizee e o segundo é o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira Leplac, ambos decorrentes das implicações advindas da Convenção das Nações Unidas sobre direitos do mar, assinada pelo Brasil em 10 de dezembro de 1982, ratificada em novembro de 1988.

A CIRME é um colegiado coordenado pelo Ministro da Marinha, constituído por representantes dos seguintes Ministérios e órgãos do primeiro escalão: Ministério da Marinha, Ministério das Relações Exteriores, Ministério dos Transportes, Ministério da Educação e dos Desportos, Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, Ministério das Minas e Energia, Ministério da Ciência e da Tecnologia, Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, Ministério do Planejamento e Orçamento, Casa Civil e Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República.

Passando ao Item nº 2, abordaremos o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva, o chamado Programa Revizee. Esse programa resulta de um detalhamento da meta principal estabelecida pela CIRME, para ser alcançado dentro da vigência do 4º Plano Setorial para os Recursos de Mar, qual seja: levantamento dos potenciais sustentáveis de captura dos recursos vivos nas ZEEs, que reflete a preocupação do Governo brasileiro no que diz respeito às responsabilidades assumidas pelo País quando da retificação, em 1988, na Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar, estando previstas inicialmente atividades para o período 1995 a 1999.

Esse programa foi concebido com base em programa similar

elaborado em 1990, também no âmbito da CIRME. É de concepção eminentemente gerencial, possui caráter balizador no tocante a pesquisas a serem priorizadas, quando da apresentação de propostas regionais específicas. Formatada em feição preliminar, foi submetida à apreciação da comunidade científica, que apresentou contribuições para seu enriquecimento, tendo sido aprovada pela CIRME em agosto de 94.

O Programa Revizee cresce em prioridade em face dos deveres e obrigações surgidos com a convenção, a qual, já contando com as retificações necessárias, num total de 60, entrou em vigor em 16 de novembro de 1994. Hoje, já são 109 os países que ratificaram a convenção. Dentro do compromisso, destacam-se aqueles relacionados aos recursos vivos da zona econômica exclusiva, zona essa cujos limites foram estabelecidos pela convenção como não se estendendo além das 200 milhas marítimas.

Essa convenção estabelece que são obrigações dos Estados costeiros: fixar os limites de captura permissíveis dos recursos vivos nas ZEEs, bem como, com base nos melhores dados científicos disponíveis, assegurar, por meio de medidas apropriadas de conservação e gerenciamento, que a preservação dos recursos vivos nas ZEEs não sejam ameaçados por excesso de captura. Também prescreve a mesma convenção que os Estados deverão promover a otimização do esforço de captura; além disso, os Estados deverão terminar sua capacidade de captura dos recursos vivos da sua ZEE; no caso de esses Estados não terem capacidade de realizar a totalidade da captura permissível, deverão - e chamo a atenção para o termo - dar a outros Estados acesso ao excedente dessa captura mediante acordos ou tratados, tendo sempre o cuidado de promover a conservação desses recursos.

Portanto, fica bastante clara a importância para o País do conhecimento dos recursos vivos existentes em sua ZEE, seu potencial sustentável de captura e de sua capacidade pesqueira. Somente o excedente deverá ser colocado à disposição de outros Estados, mediante acordos ou tratados.

Cumpre ressaltar que a convenção não estipulou prazo para o levantamento dos recursos vivos; porém, politicamente e como forma de dar respaldo técnico-científico a qualquer negociação internacional envolvendo nossos recursos vivos, urge que os resultados sejam alcançados o mais breve possível. Não deve ser esquecido também que os resultados do Programa Revizee são de fundamental importância para o recém-criado Grupo Executivo do Setor Pesqueiro - GESP, grupo interministerial coordenado pelo Ministério da Marinha, para que este possa cumprir sua destinação de dar ao País uma política de pesca séria e eficaz.

Concretizando a decisão de implementar as liberações estabelecidas pela convenção, o Brasil já normatizou as diretrizes básicas para ocupação de suas ZEEs, por intermédio da Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, que dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental.

Não deve ser esquecido também que é relevante considerarmos a posição estratégica desfrutada por aqueles países que possuem potencial de alimento, na atual e futura conjuntura internacional, ainda mais quando se trata de proteína animal.

Hoje, o conhecimento disponível sobre o mar brasileiro, na faixa de até 200 metros de profundidade, indica que o mesmo é composto por biotas tropicais e subtropicais, que se caracterizam por apresentar alta diversidade de espécies, formando, no entanto, estoque não muito denso.

Entretanto, no global e em função de suas dimensões, é inquestionável o potencial de recursos pesqueiros da área, que vai até as 200 milhas marítimas e que necessita ser adequadamente conhecido e mensurado. Acresça-se a situação de diminuição de estoques em face de sobrepesca de nossos principais recursos que veio a agravar-se perigosamente a partir da década de 80, ressaltando-se como os mais afetados os seguintes recursos: a sardinha, o camarão, a piramutaba e as lagostas.

Assim, o Programa Revizee, com o objetivo de proceder ao levantamento dos potenciais sustentáveis de captura de recursos vivos na ZEEs estabeleceu as seguintes metas: inventariar os recursos vivos da zona econômica exclusiva e as características ambientais de sua ocorrência; determinar suas biomassas e estabelecer os potenciais suscetíveis de captura.

Como passo inicial, foi elaborada uma síntese com todas as informações já existentes em termos de recursos vivos das nossas ZEEs, bem como a revisão bibliográfica dos relatórios e trabalhos científicos nacionais e estrangeiros sobre o assunto. O trabalho ficou pronto em maio de 1996 e é intitulado: "Levantamento do estado da arte da pesquisa dos recursos vivos marinhos do Brasil", também chamado de dados pretéritos, sendo composto por 15 volumes sobre diversas áreas do conhecimento.

Paralelamente à prospecção pesqueira, estão sendo realizadas pesquisas nas áreas de oceanografia física, química, biológica e geológica, além do emprego de sensoriamento remoto capaz de fornecer informações sobre temperatura e produtividade primária, comparadas as observações **in situ**.

Em face da extensão da área, das características ambientais específicas da costa brasileira, o Programa Revizee dividiu a ZEE em áreas de maior grau de homogeneidade, a saber: a costa norte vai da fronteira marítima com a Guiana até a foz do rio Parnaíba, fronteira do Maranhão com o Piauí; a costa nordeste vai da foz do rio Parnaíba até o paralelo de Salvador, incluindo a ilha de Fernando de Noronha, o Atol das Rocas e o arquipélago de São Pedro e São Paulo; a costa central vai do paralelo de Salvador até o cabo de São Tomé, incluindo as ilhas da Trindade e de Martins Vaz e, finalmente, a costa sul, do Cabo de São Tomé até a fronteira marítima com o Uruguai, no Chuí.

Verifica-se, portanto, que o êxito na consecução do programa Revizee depende do decisivo engajamento da comunidade científica, bem como de uma efetiva coordenação por parte dos órgãos governamentais envolvidos, que necessariamente terão de desempenhar suas funções específicas em tempo hábil para que as pesquisas não venham a sofrer qualquer solução de continuidade.

Nesse contexto, ressalta-se o papel decisivo da CIRME, responsável por supervisionar as atividades desse programa, através de uma subcomissão para o Plano Setorial para os Recursos do Mar, coordenada pelo secretário da CIE. Por seu turno, essa subcomissão conta com um comitê executivo para o programa Revizee, coordenada pelo Ministério do Meio Ambiente, que acompanha e viabiliza a execução deste programa.

Subordinado ao comitê executivo foram criados quatro subcomitês regionais, nas costa norte, nordeste, central e sul, que congregam as universidades e os institutos de pesquisa da região e que são responsáveis pelo planejamento e pela execução dos trabalhos do programa Revizee na sua respectiva área de atuação.

Ao todo, nós estamos atualmente com 43 instituições, entre universidades e institutos de pesquisa, 09 na costa norte, 11 na costa nordeste, 12 na costa central e 11 na costa sul.

Do programa Revizee participam os seguintes meios flutuantes: Navio Oceanográfico Antares, pertencente à Marinha do Brasil, mais especificamente à Diretoria de Hidrografia e Navegação; Navio Oceanográfico Professor Wladimir Besnar, do Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo; Navio Oceanográfico Atlântico Sul, da Fundação Universidade do Rio Grande do Sul; Navio de Pesquisa Martins Filho, do Laboratório de Ciências do Mar da Universidade Federal do Ceará; e os navios de pesquisa Diadorim, sediado em Itajaí, e Riobaldo e Natureza, sediados em Tamararé, e Paulo Moreira, sediado em Belém, todos esses pertencentes ao Ibama.

O Navio Oceanográfico Antares, da Marinha, já participou de três cruzeiros entre 1995 e 1996, estando previstas comissões durante os anos de 1997, 1998 e 1999. O mesmo vem ocorrendo com os demais navios. O Navio Oceanográfico Professor Wladimir Besnar, da IOUSP, terminará os seus reparos no final de 1996 e iniciará sua participação no programa Revizee no ano de 1997.

As análises e interpretações dos dados já coletados estão em andamento nas universidades e institutos que compõem os subcomitês regionais.

Hoje já se pode dizer que o programa Revizee saiu do papel para a prática, estando envolvido por um clima de otimismo consciente. No entanto, convém não deixarmos nos levar por ufanismos exagerados e termos a perfeita noção do problema.

O objetivo do programa Revizee de proceder ao levantamento dos potenciais sustentáveis e captura de recursos vivos nas ZEEs é um gigantesco desafio, não só pela vasta extensão da zona econômica exclusiva, cerca de 3,5 milhões de quilômetros quadrados, como também pela relativa limitação de recursos humanos qualificados, pela mínima quantidade de meios flutuantes disponíveis e pela notória escassez de recursos financeiros.

Dentro de uma visão prospectiva, fica a certeza de que o Programa Revizee não ficará restrito aos quatro anos de previsão inicial, devendo transformar-se em um dos programas permanentes brasileiros, uma vez que as fronteiras do mar são jurídicas, mas os recursos vivos não as identificam; portanto, o potencial sustentável variará e terá de ser mantido atualizado.

Assim o êxito na consecução desse importante projeto dependerá decisivamente de sua definição como uma política permanente de governo e da respectiva alocação de recursos.

Como notícia alvissareira, posso transmitir aos senhores que no plano plurianual correspondente ao período de 1996 a 1999, foi estabelecido

como um dos objetivos de governo dar continuidade ao PSRM, ao qual está subordinado o Programa Revizee, o que nos dá alguma tranqüilidade, mas não a certeza de aporte de recursos financeiros.

O Brasil deverá está preparado para atender ao disposto na Convenção das Nações Unidas sobre o "Direito do mar" e também a uma política de pesca para o País. Em vista disso, espera-se que ao término desses quatro anos iniciais do programa, obtenham-se os seguintes resultados:

- determinação das biomassas e potenciais sustentáveis de captura de recursos pesqueiros, dos pequenos e grandes pelágicos em toda nossa zona econômica exclusiva.

- determinação das variações e das condições ambientais na zona econômica exclusiva que provocam oscilações espaciais e sazonais na distribuição dos recursos pesqueiros, como os provocados por correntes marinhas, descargas de grandes rios como o Amazonas etc.

- proporcional ao setor pesqueiro, as oportunidades para a diversificação de captura, formação de uma frota pesqueira oceânica destinada ao aproveitamento dos recursos pesqueiros da ZEE e melhor aproveitamento do parque industrial instalado, favorecendo a recuperação de estoques tradicionais e exportados, como é o caso da sardinha, do camarão etc.

- geração de informações e dados estatísticos para avaliação de recursos pesqueiros exportados e análise setoriais diversas.

Falaremos, agora, sobre o tópico nº 3, que é o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira - Leplac. Esse plano foi aprovado pelo Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989, e tem como proposta estabelecer o limite exterior da nossa plataforma sob o aspecto jurídico em conformidade com os critérios estabelecidos pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

De acordo com os termos da Convenção, o Leplac permitirá que o Brasil incorpore uma extensa área além das 200 milhas marítimas, onde exercerá direitos de soberania para exploração e o aproveitamento dos recursos naturais do leito do mar e do seu subsolo.

As atividades do Leplac vêm sendo desenvolvidas pelo Ministério da Marinha, através da Diretoria de Hidrografia e Navegação, e pela Petrobrás, cabendo à Comissão Interministerial sobre Recursos do Mar a coordenação e o controle dessas atividades.

Para atender aos trabalhos do Leplac, a CIRME conta como uma subcomissão para o Leplac, coordenada pelo Ministério das Relações Exteriores, e um comitê executivo para o Leplac, coordenado pela Diretoria de Hidrografia e Navegação.

Os levantamentos são realizados pelo Navio Oceanográfico Almirante Câmara, pertencente à Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha.

Primeira comissão de levantamentos, a Leplac 1 ocorreu em 1987, no Navio Oceanográfico Almirante Câmara, na área do Platô de São Paulo, já tendo sido conduzidos até hoje cerca de 135 mil quilômetros de perfilagem sísmica e batimétrica, o que corresponde a cerca de 65% da distância entre a Terra e a Lua.

Os trabalhos do LEPLAC continuam em andamento.

Recentemente, no dia 22 de novembro do corrente ano, o Navio Oceanográfico Almirante Câmara concluiu a Operação LEPLAC 12, encerrando a fase de aquisição dos dados de batimetria de precisão, magnetometria e gravimetria.

Os trabalhos de interpretação dos dados de sísmica, de gravimetria e magnetometria, a cargo da Petrobrás, estão sendo executados, devendo encerrar-se em 1998. O mesmo ocorre com a interpretação dos dados batimétricos, determinação do pé do talude e das (?) de 2.500m, a cargo da (?), cujo prazo de encerramento é, também, 1998. A integração de todos os dados obtidos está prevista encerrar-se no ano 2000, com a produção dos documentos cartográficos finais pela (?).

A convenção estipula que os países que os países que desejarem ter uma plataforma continental maior que as 200 milhas marítimas deverão apresentar à Comissão de Limites da ONU, dentro de um prazo de dez anos, após entrada em vigor da convenção, as suas reivindicações, ou seja, até o ano 2004, respaldada essa reivindicação em informações científicas e técnicas, justificando essa pretensão.

O prazo estabelecido pelo Ministro coordenador da CIRME, que é o Ministro da Marinha, para o término dos trabalhos é o ano 2001, conforme se pode verificar no cronograma projetado.

Prevê-se, ao término dos trabalhos do Leplac, que o Brasil apresentará um novo limite exterior de sua plataforma continental, devidamente comprovado, que deverá representar um acréscimo de cerca de um milhão de quilômetros quadrados ao espaço econômico brasileiro, além dos 3,5 milhões de quilômetros quadrados, diferente das 200 milhas marítimas, totalizando uma área de cerca de 4,5 milhões de quilômetros quadrados, correspondente aproximadamente à metade da parte terrestre de nosso território. Como os senhores podem ver, três áreas específicas devidamente já identificadas pelos estudos iniciais, indicam que ao lado do Amapá e do Pará teremos uma plataforma que irá além das 200 milhas marítimas, atingindo, em certos pontos, 350 milhas. Na altura da cadeia Vitória-Trindade também teremos essa mesma extensão de plataforma e também no litoral sul do País.

Além do Brasil, para os senhores terem uma idéia, poucos países realizam programas de delimitação da plataforma, a Austrália, Canadá, Rússia, Índia, Japão e Estados Unidos.

Como último tópico, vamos discorrer sobre um programa existente no âmbito da CIRME, que é o programa de avaliação da potencialidade mineral da plataforma continental. Intimamente ligado ao Leplac e inserido no contexto do 4º Plano Setorial para Recursos do Mar, cujo objetivo, relembro, é apoiar e incentivar a investigação, a exportação da ZEE e da plataforma continental, o que também envolve recursos não vivos, a CIRME deu partida em um trabalho abrangente sobre avaliação da potencialidade mineral da plataforma continental, uma das diretrizes previstas no 4º PSRM, tendo sido criado um grupo de trabalho sobre recursos não vivos da plataforma continental, subordinado à subcomissão para o Plano Setorial para Recursos do Mar.

Cumpre ressaltar que o estágio atual de conhecimento científico da margem continental brasileira, em nível de reconhecimento, é incompatível com o mínimo exigido para formulação de conceituações que permitam traçar um programa dirigido à prospecção e à pesquisa de recursos não vivos, à exceção dos hidrocarbonetos, no caso a prospecção levado a efeito pela Petrobrás. Somente a partir de levantamentos geológicos e geofísicos básicos, em escala adequada, será possível a elaboração de mapas e a previsão de recursos minerais da nossa plataforma continental.

Os recursos minerais marinhos de águas rasas, economicamente mais importantes da plataforma continental brasileira, são constituídos pelas areias e cascalhos, pelos pláceris de minerais pesados e pelos sedimentos carbonáticos Esses pláceris já têm aproveitamento econômico em escala industrial: rutilo, monazita, zircão, nos Estados da Bahia, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

Os depósitos carbonáticos são passíveis de exportação a curto prazo, tendo em vista a disponibilidade de tecnologias para seu aproveitamento econômico.

No estágio de oceano aberto, forma-se principalmente em mar profundo os nódulos polimetálicos, nódulos de manganês, importantes pelos teores de cobre, níquel, cobalto, manganês e ferro, que geralmente apresentam.

No momento, a Companhia de Pesquisa e Recursos Minerais - CPRM - está ultimando o levantamento dos dados pretéritos dos recursos não vivos, com base no antigo Projeto Rimarc (?) - Reconhecimento da Margem Continental -, realizado na década de 70, e em outras fontes de consulta disponíveis.

Está também tramitando no grupo de trabalho uma proposta de trabalho a ser encaminhada à CIRME no início de 1997, prevendo-se trabalhos que se iniciarão em 1997 e 1998.

Concluindo, e dentro de uma visão prospectiva, fica a certeza de que estamos dando a partida em um importantíssimo projeto. A avaliação da potencialidade mineral da plataforma continental, envolvendo uma área de 4,5 milhões de quilômetros quadrados, será um grande desafio que o País terá que enfrentar. O reconhecimento da sua importância e o apoio de outras áreas do governo serão fundamentais para o sucesso de mais este importante trabalho da CIRME.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. APRESENTADOR - Agradecemos ao Comandante Telmo a excelente e atual palestra, com dados tão interessantes e novos apresentados aqui para nós

Muito obrigado, Comandante.

Este painel deste seminário é mais um dos que compõem as dez atividades programadas para este evento que está ocorrendo aqui no Espírito Santo, patrocinado pelo Senado Federal, com o apoio da Coimex Trading e da Samarco Mineração, promoção da Rede Gazeta e parceria com o Consórcio Operacional do Corredor de Transporte Centro-Leste.

Lembramos que, após a terceira apresentação do Dr. Olímpio Faissol, os debatedores apresentarão as suas considerações e, em seguida,

abriremos o espaço à platéia para que possa se manifestar, dentro do tema e por escrito, para facilitar a organização das ações.

Pedimos a todos um pouco de paciência para que possamos instalar o vídeo e os **slides**, que serão a base da palestra do Dr. Olímpio Faissol.

Aproveitamos para divulgar um currículo bastante sucinto do Dr. Olímpio Faissol. Ele tem por formação básica a odontologia, com curso na Faculdade Nacional de Odontologia, em 1957. Possui curso de mestrado na Universidade de Georgetown, no Estado de Washington D.C., no Estados Unidos, e atualmente é Secretário-Geral do Instituto de Ecodesenvolvimento da Baía da Ilha Grande, onde se inicia um trabalho de maricultura para proteção de espécies em extinção e contenção da degradação ambiental na região, seria por efeito de poluição ou por efeito de pesca predatória.

Agradecemos e registramos a presença do Prefeito de Santa Teresa, Sr. Gilson.

Lembramos que, na programação de amanhã, o aspecto analisado será o aeroporto internacional de cargas e as estações aduaneiras de interior. Teremos duas palestras previstas, porém com acréscimo de uma nova palestra do Diretor da Multiconet, que será em seguida anunciado.

Amanhã, aproveitando a oportunidade, estará aqui apresentando a sua palestra sobre aeroporto internacional de cargas o Brigadeiro Adir da Silva, Presidente da Infraero. E também, tratando da integração sistêmica do transporte intermodal e os sistemas aduaneiros pelo Dr. Geraldo Sá, Diretor-Presidente da Multiterminais.

A moderação será da Drª Elizabete da Cunha Chaves, Superintendente da Infraero do Espírito Santo, e os debatedores: Dr. Guilherme Lacelo, Diretor de Operações do Bandes, Dr. Guilherme Sacineri(?), Diretor da Coimex, Dr. Carlos Ernesto de Campos, Diretor da Silotec, para o evento de amanhã.

Como todos sabem, o Dr. Olímpio Faissol fará uma palestra tratando da maricultura.

Estamos cuidando da adaptação dos equipamentos, porque o material trazido pelo Dr. Olímpio teve que ser adaptado aos equipamentos disponíveis aqui na Rede Gazeta.

Concedo a palavra ao Sr. Olímpio Faissol.

O SR. OLÍMPIO FAISSOL - ... o tamanho da tarefa que se põe à nossa frente, porque a Terra é uma bola suspensa no espaço, onde todos nós vivemos e onde todos nós queremos almoçar e jantar.

A extensão do nosso mar territorial, que pode ser uma fonte importante dos nossos recursos, tanto elementares como econômicos, pode estar ameaçada. Podemos perder um terço ou a metade do nosso território, porque existe a China, o Japão, e esses povos também querem comer. O mundo é redondo e pertence a todos nós; e se nós não mapearmos essa zona econômica exclusiva e não apresentarmos esses trabalhos na ONU, eventualmente a ONU cederá cotas a outros países, que poderão estar até a 200 milhas e não a 12 milhas da nossa varanda, na frente do mar.

Quando estava me preparando para entrar na faculdade, nos anos 50, disseram-me que a população do mundo dobraria até o ano 2.000. Não dei muita importância a isso. Mas, quando me formei, fui estudar nos Estados Unidos e verifiquei que as coisas estavam acontecendo de acordo com a previsão. De fato, como Dr. Vivácqua mencionou aqui, em 1950, a população do mundo era de 2 bilhões e meio e já estamos entre cinco e seis bilhões, e o século ainda não terminou. Provavelmente, muitos de nós teremos acesso à informação que nos dê a longevidade suficiente para verificar que, no ano de 2050, a população da terra vai dobrar, se não passar.

Dentro da minha carreira útil, vi a população do mundo dobrar; meu filho vai vê-la dobrar de novo, dentro da carreira útil dele. Vocês não imaginam a gama de conseqüências que isso vai trazer à nossa vizinhança.

Estudei odontologia e a minha especialidade é fazer peças artificiais para as pessoas que perdem dentes. Como meu pai e minha mãe eram dentistas, herdei a meticulosidade de fazer as coisas pequenas. Fui para os Estados Unidos estudar e comecei a investigar como fazer tudo bem feito. Depois de fazer tudo bem feito, percebi que os dentes continuavam a cair do mesmo jeito. No início, eu me sentia culpado porque achava que eu não estava fazendo direito, pois devia acabar com o problema do paciente. Mas, depois, percebi que a perda dos dentes do homem se liga a doenças degenerativas. Foi quando comecei a estudar doenças degenerativas, porque me sentia insultado em fazer o paciente gastar dinheiro e depois cair o meu trabalho. Então, comecei a estudar nutrição, porque achava que a causa podia ser uma má alimentação do órgão estrutural que segura os dentes no osso alveolar. Para minha surpresa, depois que eu me considerava uma pessoa bem informada em nutrição, percebi que os dentes continuavam a cair e as pessoas continuavam a envelhecer e a ter problemas. Mas já não estava me sentido tão mal por não ser o culpado. Então, surgiu a curiosidade em relação ao envelhecimento humano e a sua perda dos dentes - pois preciso justificar o gasto que o paciente tem comigo. Por essa razão, comecei a estudar imunologia, porque achava que, se o sistema de defesa do paciente fosse muito bom, ele envelheceria mais devagar.

Não posso falar sobre tudo que aconteceu na minha carreira, mas quero contar para vocês que, depois que estudei muito, comecei a ficar com medo, porque a população do mundo dobraria mais uma vez. Eu queria procurar um lugar para me esconder nesses próximos 50 anos, que serão muito difíceis, anos de muito desafio para humanidade. Mas, por outro lado, para aqueles que forem inteligentes serão anos de muitas oportunidades - em chinês, a palavra crise é a mesma para oportunidade.

Ganhei uns trocados e comprei uma pequena propriedade em Angra dos Reis, porque eu achava que era um **bunker** biológico perfeito. Ali eu poderia me esconder, plantar as minhas frutas, comer meu peixe fresco, ou seja, iria envelhecer o mais devagar possível, com uma qualidade de vida maravilhosa.

Montado o paraíso, comecei a constatar que aquilo poderia, rapidamente, virar um inferno. Escolhi o lugar mais bonito, mas me esqueci de que todo mundo gostaria de ir para lá.

Gosto muito de peixe e, por estudar muito nutrição, passei a ter noção de que peixe é o alimento mais saudável. Por outro lado, estudando também a alimentação proveniente da terra, vi que quase todos os solos agricultáveis estão contaminados com toda a sorte de carcinógenos. Então, cheguei à conclusão de que o melhor alimento seria peixe, que é limpo.

Fui para um lugar e comecei a viver os problemas do local. Comprei a propriedade, e os vizinhos que eram pescadores começaram a empobrecer. Começaram a aparecer os problemas e fui comprando os pedaços de terra dos pescadores, que estavam indo embora e me pediam para ajudá-los. Comecei a perguntar por que eles estavam deixando aquele lugar. Era porque o peixe estava acabando. Mas por que o peixe estava acabando? Perguntei aos meus amigos biólogos marinhos, cientistas do mundo inteiro. E eles me disseram que estava havendo um decréscimo no mundo inteiro. Por isso, é preciso que estudemos biologia marinha e que comecemos a criar maricultura.

Fui bater no sul do Japão, onde eles têm experiência seculares com maricultura. Fiz de uma casinha de pescador um laboratório para desovar molusco. Escolhi molusco porque mora no mesmo lugar, anda pouco, não foge e, por isso, é mais fácil de criar e, além de tudo, ele come de graça - mineiro é meio mão fechada; sou de Minas Gerais. A comida dele está na água do mar, são as microalgas, os microorganismos. É um bicho limpo porque só come verduras. Criei ali uma fazenda marinha - mineiro está sempre com esse negócio de fazenda na cabeça. E fazenda marinha, além de comprimento e largura, tem profundidade. O lugar era paradisíaco, sua água era transparente; com 10 metros de profundidade, conseguia ver as gaiolas penduradas.

Comecei a criar mexilhão. O mexilhão dá um trabalho danado porque temos que ensacar, colocar no mar, esperar crescer; então, as lanchas param lá, comem tudo. Pensei: o mexilhão dá US$2 o quilo, mas disseram-me que a ostra daria US$3 a dúzia; então, vou criar ostra, é mais inteligente. Comecei a criar ostra. Trouxe uma ostra do Chile, porque a ostra de mangue - onde moro não tem mangue -, tem muito no Brasil, mas a ostra mesmo tem pouca.

Então, trouxe uma espécie de ostra do Chile, são aquelas ostras gigas. Comecei a criar e estava uma maravilha. Já tinha feito todas as contas. Comprei as sementes no Chile, compra-se a US$10, US$15 o milheiro de sementes e se coloca na água; faz-se a conta e aquilo, quando estiver pronto, vai dar cinco, dez vezes o capital. Então, falei: estou ganhando dos banqueiros, não é?

Quando chegou o verão eu já estava com um milhão e duzentos mil ostras na água, e começaram a morrer. Não sabia que a temperatura era um fator; que há o pH da água, a luminosidade. Enfim, depois dos dois primeiros anos de experiência, levei uma surra e passei a mexer com o **Coquille Saint-Jacques**, que é o escala.

Pensei: bom, essa é ostra de água fria. No Brasil, para pegar uma ostra de água morna tem que se buscar no Nordeste, na Bahia, assim mesmo tem que ser mangue - no meu paraíso não tinha mangue. Então, escolhi o **Coquille Saint-Jacques**, que é um bicho que existe em Angra, mas que está em extinção.

Fiz uma fazenda de **Coquille Saint-Jacques**. Fui ao Chile e o seu chefe de produção veio me ajudar. Pensei que havia feito uma falseta. Falei, então: agora vou pegar uma assessoria.

Esse senhor, o Dr. Eduardo, é responsável pela produção de **coquille** no Chile. Para os senhores terem uma idéia, em 1982, o Chile quase que não tinha maricultura. Em 1992, era a terceira força da economia nacional. Maricultura é uma atividade que pode explodir, e se explodir na costa brasileira nós temos 8 mil quilômetros de costa, cada quilômetro melhor que o outro. Conforme o Dr. Alves estava falando, cada vila um produto.

Podemos fazer coisas extraordinárias. Com uma boa assessoria montei um laboratório, ele projetou numa casinha de pescador. Fiz igual ao seu projeto. Coloquei três tanques de dois mil litros de água. Obviamente, a água do mar tem que ser filtrada, esterilizada por ultravioleta, conforme os senhores estão vendo ali: são três filtros, um que filtra dez micra, três micras e uma micra, e depois passa naquela caixa de aço inox, que é uma lâmpada de ultravioleta, que esteriliza a água filtrada, que vai para os tanques.

Há uma salinha, com microscópio, para acompanharmos o crescimento larval. Tudo feito na casinha de pescador, para não assustar ninguém e não despertar, vamos dizer, a ira do predador humano.

Aí, a salinha de filtração, com esterilização da água. Um motorzinho de geladeira para resfriar a água, porque, na hora do cultivo da larva, se ela infeccionar morre e dá um trabalho enorme para desinfeccionar. Então, o motorzinho de geladeira é com serpentina de titânio, para não contaminar, porque, se for de cobre sai cobre na água, a larva fica infectada e o veneno chega lá na frente, na hora em que se for comer o **coquille**.

Um biólogo recém-formado - também não podemos contratar só doutores - faz o caldo de cultura, que é a água filtrada e esterilizada, com algumas vitaminas e traços minerais: colocado em garrafinhas esterilizadas, vai para uma salinha cheia de lâmpadas. Ali inoculamos microalga, que vai naqueles tubinhos de ensaio e, de três a cinco dias, ela passa para o frasco maior, fazendo, com mais três a cinco dias, oito milhões de células por centímetro cúbico. Quando ela estiver com oito milhões, passamos para um frasco de 20 litros. Conserva-se a sala com ar condicionado e ali se tem oito milhões de células por centímetro cúbico. Quando ela chega nesse volume, podemos desovar as matrizes.

Então, saímos ao mar. Levei quase uma semana para pegar essas matrizes aí. Jogamos a microalga ali dentro; a água fica turva, mas algumas horas depois está cristalina, porque o **coquille** é um bombeador de água e ele come por bombeamento.

Os senhores estão vendo a desova. Naquele biquer amarelo - o biquer é um pirex de três litros -, mantemos a matriz nessa água. Por isso, há um resfriador; descemos a temperatura a 18, 20 graus, e ela fica ali, com o frio e tal, quietinha.

Quando queremos desová-la, nós a superalimentamos, ela fica gordinha, forte; colocamos num alambique e lhe damos um banho quente. Sobe-se a temperatura gradativamente até 28 graus, aí ela ejeta ovos. O amarelo é ovo, o branco é o espermatozóide. Pipetamos 10ml do espermatozóide, colocamos no biquer do ovo e em duas a três horas está tudo fecundado. Uma mãe, duzentos e cinqüenta mil filhos. É de novo a multiplicação dos pães, e é disso que a humanidade vai precisar. Vamos dobrar em cinqüenta anos, é uma temeridade.

Então, cada vila um produto. Já imaginaram o número de coisas que podemos criar aqui na costa do Espírito Santo, que é rico em algas calcárias e em algas laminárias? Por exemplo, há um bicho que se chama abalone, que chega a dar um bife de dois quilos. Já existe a tecnologia de cultivo no Chile. Na costa brasileira, pelo que eu saiba, só no Espírito Santo se pode criar abalone, talvez também no Ceará. Ouvi dizer que lá também tem algas laminárias.

Mas, enfim, cada **coquille** dá dez milhões de ovos. Se fecundados, depois o manuseio, ainda estamos no jardim de infância, cada desova resulta mais ou menos em 3% das sementes lá adiante. Então, cada dez milhões de ovos vão dar mais ou menos trezentos mil bichos. De um centímetro mais ou menos até dez centímetros, quinze centímetros, quando ele é comerciável, ainda morrem mais uns 20%. Mas, de um centímetro em diante a mortalidade é perfeitamente tolerável. Até um centímetro desovamos, fecundamos e vamos acompanhar no microscópio.

Lá atrás, na televisão, os senhores estão vendo uma desova. Depois de oito horas, cresce uma caudinha e fica igual àqueles alevinos de sapo, é uma bolinha preta, com um rabinho e ele sai nadando. Quando sai nadando, começamos a alimentá-lo dentro do tanque de dois mil litros.

Trata-se de uma coisa simples de se fazer. Está lá a larvinha nadando. Isso tudo tem que ser acompanhado pelo biólogo, para se saber que tipo de alimento dar. Não podemos pegar um bebê e dar-lhe um churrasco. A mesma coisa é com a larva. Quando está pequenininha, com quarenta, cinqüenta micras, temos que dar isocrises, que é uma microalga pequenininha. Quando a larva está mais adulta, damos quetócidos, que é outra alga. Mas criamos tudo isso lá quase que de graça, porque se coloca uma amostra no tubo de ensaio, num vidro de 200ml e, em três dias, multiplicamos de 8 mil para 8 milhões por ml. Aí pegamos aquele e despejamos numa de 2 litros, em três dias cresce sozinho, só com luz. Então, o alimento é de graça, é perfeito para mineiro esse negócio.

Agora, dá um pouquinho de trabalho nos quinze primeiros dias, porque essa água tem que ser trocada todos os dias. Então, desovou, o biólogo fica no laboratório quase que dia e noite, porque côa a água; ali há uma peneira de 40 micras, onde sai a água com a sujeira toda, vai embora; pegamos a larva e colocamos em outro tanque de água limpa e começamos a alimentar a alga. Daqui a oito horas tem-se que coar a do outro tanque; Então, ficamos mudando a larva de tanque, para evitar a infecção. Se a larva ficar muito tempo dentro do tanque, ela acaba contaminando e infeccionando e a mortalidade é insuportável, muito grande.

Depois que ela fizer quinze dias, entra numa fase que chamamos de fixação; cria uma perninha e começa a procurar um lugar para se fixar. De acordo com a espécie que estejamos criando, usamos vários métodos diferentes de fixação. No caso aqui, o método de fixação da ostra é no pó de osso, no fundo daquelas bandejas.

No caso do **coquille**, coamos, vamos alimentando; quando ele faz quinze dias, despejando microalga para alimentar as larvas, aquela água fica toda turva. No fim do dia está clarinha. E quando está clarinha, sabemos que eles estão pedindo mais.

Então, depois de quinze dias, colocamos num tanque cheio de rede. A larvinha, que já criou uma perninha, ao invés de ficar nadando para comer, fixa-se num lugar e começamos a bombear a água para aspirar a microalga. Essas redes, depois de 15 dias, parece cabelo cheio de piolho; são inúmeros potinhos brancos e cada potinho é uma nota de um dólar. (Risos.)

Borbulhamos a água, alimentamos e depois de 15 dias ensacamos a rede - são tão pequenininhos e delgados que se tentarmos pegar para vender, ele esmigalha, tem que esperar um pouco para vender -, colocamos dentro de uma sacola de rede e penduramos no mar. Depois de 30 dias ele come de graça, durante 1 ano ele come de graça. Viver no mar é um paraíso. Montei uma máquina de fazer dólar aqui.

Depois de um mês o mergulhador traz aquela sacola para o laboratório para o biólogo limpá-la com uma lente e um pincel de pêlo bem molinho para não esmigalhar as larvas. Porque nessa fase de 15 dias de laboratório, 15 dias de fixação e 30 dias de mar eles já estão com 5 milímetros. É uma coisa fascinante.

Para terem uma idéia, todos esses meninos são filhos de pescadores. Aquele rapaz é o gerente de mar, ele já está ganhando US$1.200,00. Ele ganhava salário-mínimo, não tinha a menor perspectiva de vida. O outro é paralítico da cintura para baixo, teve paralisia infantil, também está ganhando US$1.200,00. O trabalho deles é valiosíssimo, e daqui a mais um ano ou depois serão engenheiros de biologia marítima.

Aquele amarelinho é um **coquille**. Tiramos cada sacola dessa com mil, dois mil **coquilles** grudados na rede e já daquele tamanho, que dá para pegar com pincel. Aquela sujeirinha que parece nojenta é **coquille**, é nota de dólar. É tudo dinheiro. É um negócio extraordinário. O mar é o citoplasma da Terra; o que fizermos a ele, ele nos devolverá. Por isso aquela propriedade foi apelidada de "praia do dentista", porque eu era panfleteiro, descia para a praia para distribuir folhetos para as lanchas não sujarem o mar. O mar é um pomar. É incrível o que o mar pode nos dar.

Quando fazemos pesca predatória, estamos extraindo as organelas da célula que é a terra. O peixe, o animal vivo é o ribozoma do planeta; ele produz, ele encadeia a aminoácida para ter proteína. Temos que proteger. Quando uma espécie dessa desaparece é para o resto da vida, para o resto dos tempos.

Essa espécie é uma iguaria tão procurada no mundo inteiro que aquelas lanchas todas que estavam na praia de Angra chegaram a pagar R$20,00 a R$30,00 por um **coquille** gratinado. Deu uma maldição lá que a pessoa encosta o barco, compra dos mergulhadores a R$15,00 cada um e vende a R$30,00. E aquilo é tão gostoso que todo mundo quer. O milionário encosta uma lancha de US$500.000,00, paga R$30,00 o que para ele não é nada.

Foi gerada uma correria tal para pegar **coquille** que não tinha mais. Para eu pegar meia dúzia de matriz foi um problema.

Aquela sujeirinha amarela toda é **coquille**. Existem 100 mil **coquilles** nessa bandeja. Aí pensamos: tem US$100.000,00, estou feito! O

biólogo primeiro tem que ter uma contabilidade - mineiro gosta de saber tudo que tem. Ele vai lá com um pincelzinho, reúne um grupinho de mil e põe no cofrinho. Como é que se conta cem mil? Ele vai lá, reúne, conta dois mil, pega a gaiolinha e vai colocando e contando de um em um. Até dois mil dá, mas cem mil é impossível. Então, conta-se por volume. Ele vai pegando e colocando no copinho. Estão lá os filhotinhos. Eles estão trabalhando. Aí bota-se mil a dois mil em cada andar da gaiola - chamamos isso de lanterna, porque parece uma lanterna chinesa. Mais um mês no mar, ele dobra de tamanho.

Podemos fazer até duas desovas por mês, porque ele fica 15 dias no tanque. Se formos rápidos para lavar, esterilizar e encher de água o tanque, dá para desovar duas vezes por mês. Quando começamos a fazer conta, percebemos que é um negócio vertiginoso.

Agora, depois de um mês que a lanterna é colocada, ela estará muito suja, ela pega muita sujeira. O crescimento marinho é muito rápido e faz com que a gaiola fique obstruída - não circula água e ele começa a entrar na dieta, emagrece e acaba morrendo de fome. A mortalidade é diretamente proporcional à limpeza das gaiolas e, à medida que ele cresce, tem-se que usar gaiolas de malha maior.

Fizemos o flutuante lá. No começo é só despesa: compra flutuante, compra gaiola etc. De repente, vê-se que aqueles dois mil que foram colocados na gaiola, quando estavam pequeninhinhos, seis meses depois, tem um com dois centímetros e outro com seis centímetros. Contratei uma geneticista para escolher os melhores, que crescem mais depressa.

Uns são mais bonitos que os outros dependendo do lugar. Comecei a procurar matrizes para ver os que cresciam mais depressa. Verificamos que cada lugar tem uma taxa de crescimento diferente. Então, hoje estamos fazendo pesquisas de locais diferentes para crescimento - cada lugar tem uma incidência de plâncton diferente. Essa espuma que se vê no mar, nos lugares onde não há habitação, é devida à desova de peixe. As enseadas são locais de refúgio, desova e crescimento de tudo o que há no mar.

Agora, nesse estágio, quando um peixe desova ou um **coquille**, ele joga dez milhões de ovos no mar, vem o peixe correndo para comer - o peixe também gosta de ovos. A estrela é filtradora, o ouriço é filtrador, ele puxa aquilo e come. A sobrevivência no mar é muito pequena.

Num laboratório, para se ter uma idéia, a sobrevivência é de 3%. Vamos melhorar esse número, mas por enquanto são 3%. Parece que Deus sabia que iríamos ter fome, porque cada bicho desses desova um horror de ovos. Já pensou um ser humano ter 250 mil filhos? Isso é a média hoje, porque amanhã, à medida que melhorarmos as condições genéticas e as técnicas de laboratório, poderemos chegar a 10%, o que é um negócio bilionário.

Esse aí é o professor Kennedy, da Universidade de Maryland - todo mundo que me visita é consultado. Ele é especialista em doenças de ostras. Aquela ostra brilhando ali no meio é ostra perlífera. Nasceram ostras perlíferas sozinhas lá; prenderam-se nas minhas gaiolas e agora eu as coleciono para fazer pérolas. Vejam, todas são ostras perlíferas - eu nem pedi e elas foram lá e grudaram nas minhas gaiolas. Depois que descobri que havia ostras perlíferas lá.

A China entrou no mercado. Para que se tenha uma idéia, existe um poço de água no canto das lavouras de arroz onde são produzidos cinco milhões de toneladas de peixe por ano, como benefícios colaterais do cultivo de arroz.

No Japão, numa baia do tamanho da baia de Angra dos Reis, são produzidas 210 mil toneladas por ano de **coquille**.

Eu queria criar tudo, mas o laboratório fica o mês inteiro criando **coquille**. Aí descobri esse bicho lá no mar. Qual é a importância de uma atividade dessas? Chamei o laboratório grande de Paulo Moreira da Silva, porque foi ele quem, na Femar, quando fui tirar carteira de motorista de lancha, me despertou o interesse por biologia marinha.

Pois bem, esses bivalves que existem no mar, é uma concha cálica(?). Essa pintadinha produz uma resina que recobre a concha e impede que qualquer coisa grude nela. Ela morre, fica anos no fundo do mar assim e não gruda nada nela. Arrumei um técnico em química para descobrir a fórmula estrutural da resina. Pode-se pintar um submarino atômico brasileiro com essa resina e fazer com que por dois, três, quatro anos não seja necessário levá-lo a um estaleiro para ser pintado novamente. Vocês já pensaram o valor de uma descoberta dessas?

O Instituto de Ecodesenvolvimento, além de criar **coquille**, que é o seu carro-chefe, que o tornará auto-sustentável, vai fazer pesquisas colaterais que vão gerar produtos capazes de substituir, por exemplo, a tinta que pinta o navio para não dar craca nele, que é à base de metal pesado - cobre, mercúrio, cádmio -, que envenena a água do mar. O navio encosta, vem a larvinha da craca, gruda ali e morre intoxicada pelo metal. Aí, a área ao redor fica envenenada também. Então, se tiver uma resina dessas... Esse bicho viveu milhões de anos no mar e nunca ninguém morreu por causa da sua resina. Essa é uma aplicação prática.

O Instituto que criamos na baía da Ilha Grande não só vai ver a problemática de "reenriquecer" o pescador, mas vai pesquisar também toda a fortuna que o mar pode nos dar. Essa é uma aplicação prática. Esperamos que quando estiver pronto o nosso submarino essa resina já esteja pronta. Já pensou quanto custa para levantar, limpar e pintar um navio, um porta-aviões?

E não é só isso: quando ele está cheio de craca, ele perde 30% de sua velocidade. Dizem que cada navio da Petrobrás gasta cerca de US$1 milhão para trazer óleo da Arábia Saudita para cá. Se ele puder incrementar a sua velocidade em 30%, economizaremos US$300 mil.

Água cristalina. Igual à baia de Angra dos Reis ou a baia de Vitória. Quem não gostaria de tomar banho numa água cristalina como essa? Mas é preciso fazer negócios, ganhar dinheiro e o que acontece se há um derramamento de óleo? Outra aplicação prática que o Instituto de Ecodesenvolvimento está estudando: o óleo fica 100 anos no mar e não é dissolvido. Uma empresa ligada ao Instituto, que tem interesses comuns, desenvolveu um emulsificante - todas as cidades à beira do mar se interessam por isso. Esse **spray**, ao atingir a mancha de óleo, começa a fazer com que ele se dissolva na água: o óleo fica solúvel em água e, de poluente, ele vira nutriente, porque sendo solúvel os seus componentes podem ser assimilados - ele é composto de hidrogênio, carbono e oxigênio. A poluição causada pelo óleo acontece assim: ele faz um filme, veda a superfície da água e não entra mais oxigênio; o peixe que está lá embaixo não consegue respirar porque o oxigênio não é dissolvido na água. Um pouquinho daquele **spray** e o óleo vira leite.

Assim, um negócio que era prejuízo para a região virou lucro, porque aquele filtro do fio de papel não deixa vestígio de óleo; não existe mais óleo ali. A molécula foi hidrolisada, virou algo solúvel em água, que o bicho é capaz de comer sem morrer. Se comer óleo, o peixe morre; se comer isso, alimenta-se.

É outro produto prático que estamos procurando fazer no Instituto. O estudo da genética é para a melhoria da espécie e para manter o lugar de forma prístina. Os senhores vêem que é um lugar de uma beleza que tem de ser preservada.

Agora, o rico não é obrigado a ser inteligente. Nenhuma dessas embarcações - e algumas chegam a custar US$500 mil - tem tanque céptico no porão.

Nos Estados Unidos, na Europa e em outros lugares, é obrigatório ter tanque céptico; quer dizer, a descarga do banheiro vai para um tanque. Quando em cruzeiro, isso não é importante, porque o fator de dispersão é gigantesco; quando se volta à marina, o dejeto é bombeado obrigatoriamente para o tratamento de esgoto da marina.

Aqui, o milionário vai ao banheiro e joga o esgoto **in natura** na água; quando mergulha para nadar, o esgoto atinge o seu nariz, olhos e ouvidos. (Risos.)

Desculpem-me a irreverência, mas penso que o importante é o senhores absorverem o que é a ecologia, o que é viver em paz com o mundo. O mundo é redondo: jogou lá, volta para nós; não há outro jeito.

O Instituto, numa outra área de aplicação, está procurando sugerir aos Deputados, Senadores e Vereadores que deixem passar a legislação que obriga as embarcações... Isso é facílimo: é só a Capitania... **(falha na gravação)** ... do ano que vem, a embarcação que não tiver tanque céptico, não terá a licença renovada. Está resolvido o problema; ninguém mais precisa levar ameba no olho. (Risos.)

Além disso, essa é uma região de desova. O senhores viram um bicho desovar dentro de um copo 10 milhões de ovos. Aqui, o bicho já nasce contaminado; quando é um alevino ainda, uma larva, o micróbio o contamina. Essa é a ação nociva do homem que precisa ser arrumada, para que ele possa mostrar os seus métodos.

Ainda tenho mais cinco minutos? (Pausa.)

Agora, queria passar o vídeo, para que vissem, ao vivo, a aplicação prática disso. (Palmas.)

O SR. APRESENTADOR - Agradecemos ao doutor a belíssima conferência, tão rica de informações novas.

Associando suas idéias às apresentadas nas palestras anteriores, vemos como elas se vinculam umas às outras. As colocações do Dr. Paulo Vivácqua, do Comandante Telmo e, agora, do Dr. Olímpio Faissol se

encadeiam e dão grande importância a essa noção de conjunto e de sistema que devemos de ter.

Veremos, agora, o vídeo. São, mais ou menos, nove minutos contínuos.

O SR. OLÍMPIO FAISSOL - A intenção era montar um laboratório maior. O meu foi um laboratório piloto, apenas para demonstrar a viabilidade desse cultivo.

Hoje, por intermédio do Dr. Joel Renó e do Dr. Luís, de Furnas, já conseguimos inaugurar um laboratório que produzirá um milhão de **coquilles** por mês na região e, como benefícios colaterais, esses projetos de pesquisa que os senhores viram.

Os senhores viram, por exemplo, algo em relação ao dispersante de óleo. Já imaginaram que 50% dos óbitos são devidos a doenças cardiovasculares? Já pensaram o que acontecerá na medicina, no dia em que fizermos um produto daqueles que possa ser ingerido pelo ser humano? Vamos desobstruir as artérias e vamos baixar radicalmente a incidência de doenças cardiovasculares.

Existem dezenas e dezenas de aplicações práticas. Recentemente, por exemplo, no Canadá, foi descoberta uma microalga que causa amnésia no ser humano. Já pensaram em um comandante de submarino atômico, de repente, com amnésia, porque a cadeia alimentar dele foi contaminada? Esse é um negócio que tem aplicação prática significante.

O nosso projeto de estudo do ruído das fazendas marinhas tem aplicação estratégica, e, sobretudo, de maior interesse da Marinha, pois em uma situação belicosa tudo o que está submerso é controlado por sonar.

O projeto da Petrobrás chama-se Projeto POMAR e vamos restaurar o POMAR da baía da Ilha Grande, na Bahia. Eu gostaria de deixar alguns exemplares aqui, para que sirvam de informação.

Um outro projeto do instituto é o de educação ambiental: Limpeza Traz Saúde. Gente Educada não Suja o Mar. Entendo que isso é algo importante, algo do que todos nós devemos participar.

Essa é mais ou menos a mensagem que eu trouxe para vocês. Maricultura não é somente criação de peixes. É, sobretudo, deixar de capturar em excesso para não matar a terra por extração total de suas organelas produtoras de proteína. Mas é também o aprendizado de um número enorme de coisas que vai influenciar a qualidade de nossa vida nos próximos 50 anos.

Muito obrigado pela atenção.

O SR. APRESENTADOR - Uma vez mais agradecendo aos palestrantes pelas excelentes informações aqui trazidas, daremos início agora às considerações dos senhores debatedores.

O primeiro debatedor é o Dr. Rui Ribeiro, consultor do Conselho de Reforma do Governo do Estado do Espírito Santo.

O SR. RUI RIBEIRO - Nas apresentações que ouvimos, gostaria de dizer que não temos muito o que debater. Mas temos, sim, de apreender o que foi dito, tal o grau de qualidade das exposições.

Nisso tudo, eu gostaria de ressaltar a importância da difusão do saber, que é do que estamos participando neste seminário, nesta iniciativa brilhante do Senado Federal, que deveria ser multiplicada, para que grande parte da sociedade tivesse oportunidade de conhecer e entender todo esse mecanismo que se desenvolve no mundo. Talvez essa rede de informações que o Dr. Paulo ressalta não aconteça com maior velocidade exatamente pela falta de momentos iguais a este que vivemos aqui, em que podemos apreender informações novas que podem nos induzir a iniciativas criativas que também fazem parte da rede sistêmica de difusão.

Não há muito o que debater. Temos é que elogiar essa iniciativa, que vem perdurando, com diversas palestras, e mais ainda a qualidade e a profundidade das informações que aqui estão sendo repassadas.

Os nossos parabéns a todos.

O SR. APRESENTADOR - Passamos a palavra ao Dr. Paulo Sérgio Federich para os seus comentários, para as suas considerações.

O SR. PAULO SÉRGIO FEDERICH - Boa noite a todos.

Eu gostaria de parabenizar os organizadores deste evento, que traz assuntos de tal importância para nós, no Espírito Santo, e principalmente na pessoa do Dr. Olímpio Faissol, por trazer informações a respeito da criação de organismos do mar, maricultura. Estamos trabalhando com ostras e mexilhões.

No Banco de Desenvolvimento, esta semana, estão sendo aprovados mais dois projetos. Gostaríamos de contar com a colaboração da Prefeitura de Vitória, que está incluída nessa parceria. Há algum tempo estamos fazendo esse contato. A intenção é elaborar dois projetos-piloto de pesquisa, na baía de Vitória, programa que se chama SOS Baía de Vitória, que não seriam só de ostras e mexilhões, seriam de ostras, mexilhões e siris, porque temos as desfiadeiras de siris na região. É todo um trabalho de pesquisa e de introdução.

É claro que, vendo o trabalho do professor, temos mais essa opção, as coquilhas. Guarapari é outra região escolhida. Estamos com projetos prontos, em aprovação na Diretoria do Banco. Por enquanto, é só. Obrigado.

O SR. APRESENTADOR - Agradecemos ao Dr. Paulo Sérgio Federice.

Antes de passarmos a palavra à platéia, gostaríamos de registrar uma comunicação feita por duas estudantes da Unifaesa, da área de comunicação social, e de dizer que estamos à disposição. Depois, faremos contato telefônico. É muito bonita a comunicação endereçada ao Dr. Paulo Vivácqua, sobre a sua palestra. São as estudantes Ágata Mendes e Mirela Barros. Muito obrigado.

Neste instante, solicitamos a apresentação de orientações, de questões, de demandas por parte do auditório. Gostaria de saber se alguém quer se manifestar. Peço que se atenha ao tema e que se identifique.

O SR. MARCELO MOREIRA DA SILVA - Boa noite, senhoras e senhores. Sou Marcelo Moreira da Silva, professor.

A minha pergunta está ligada à palestra do Dr. Paulo Vivácqua. Trabalhar com uma vila, uma pequena cidade, em uma região onde há uma estrutura política e social já satisfatória, como é o caso das nossas montanhas, é uma situação promissora.

Mas como trabalhar em uma região de difícil acesso, como a Amazônia e o Vale do Jequitinhonha?

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA - O Vale do Jequitinhonha, por exemplo, é um vale florestado, com floresta de eucalipto, sendo que algumas se degradaram por falta de uso. É um vale com potencial hidroelétrico, onde podem ser feitos projetos de irrigação, próximo dos centros de consumo do Brasil, um vale com acesso rodoviário simples.

No meu entender, o que falta é iniciativa. Só isso. Lá estão a terra, o clima e as pessoas. Em muitos vales pobres do mundo houve viradas completas do destino através de iniciativas da comunidade. Às vezes, inspiradas por alguém que por lá passou, um político ou um membro do Governo. Enfim, alguma coisa acontece e, a partir disso, o destino pode mudar. Também porque não há opção ao que estou falando. Ou isso acontece ou as coisas se degradam e dão para trás. É necessário que isso aconteça.

O destino de cada um de nós renasce na realidade a cada dia. Nós dormimos e acordamos num dia diferente do anterior. Podemos e devemos quebrar os vínculos com um passado que nos atrasa. Isso depende do indivíduo. É uma expressão de esperança e de otimismo. Temos obrigação de ser otimistas. Como o professor Olímpio Faissol falou, o ideograma "crise", em chinês, também é "oportunidade". É uma questão de atitude mental.

Pretendemos oferecer um curso, por intermédio da Fundação Centro-Leste. Já pensamos muito nisso, já conversamos com muita gente, e eu pessoalmente me envolvi nisso, quando Secretário de Estado, fiz dezenas de palestras no interior do Estado. Fiz pessoalmente dezenas de palestras.

Também tenho um passado longo, de muitos anos, como professor. E posso garantir, da minha experiência pessoal, que às vezes uma palavra que se dê ou que se pronuncie modifica destinos de pessoas ou de comunidades. É isso que o nosso Projeto Despertar da Criatividade procurará, porque isso é possível. Despertar na mente das pessoas novos olhares sobre si próprias e sobre o seu meio ambiente. A partir dali, vem a transformação.

Acerca do Vale do Jequitinhonha ou da Amazônia, eu gostaria de observar o seguinte: são vastas extensões de terra, em quaisquer dessas situações, úteis e produtivas, e que podem ser engajadas num processo produtivo com as pessoas do local. Terra e natureza são as mais importantes das dádivas de um país, porque a crosta terrestre é limitada. O Brasil possui vasta porção dessa crosta, portanto recebeu um patrimônio original, um tesouro original extraordinariamente importante, num mundo que é limitado e se limita cada vez mais pelo crescimento da população.

Nesta nossa terra há gente humilde, às vezes analfabeta, mas gente. E todo ser humano tem um cérebro. A pessoa pode ser analfabeta, mas tem um cérebro que é um poderosíssimo computador - não é esse o termo que se usa, porque o cérebro é muito superior a qualquer desses computadores ou aproximações que se façam. Esse cérebro, se estimulado, se informado, se despertado, produz transformações fundamentais. Por aí é que caminharemos com o Projeto Despertar da Criatividade.

O SR. HUMBERTO KERR - Meu nome é Humberto Kerr. Sou biólogo do Centro de Tecnologia em Agricultura.

Gostaria de me dirigir ao Olímpio Faissol, pela brilhante palestra

que proferiu aqui, e de fazer alguns comentários sobre a questão da cultura do marisco. Ele defendeu brilhantemente a coquilha, que é uma espécie exótica, e eu queria defender o mexilhão, o perna-perna , haja vista os excelentes resultados que vêm ocorrendo, principalmente no Estado de Santa Catarina. Trata-se do sururu da pedra, que ocorre abundantemente em todo o litoral brasileiro.

Recebemos dados publicados neste mês sobre a produção de mexilhões no Estado de Santa Catarina, pelos pescadores artesanais. São 4.700 toneladas de mexilhões; atualmente são 500 famílias de pescadores artesanais, como eu havia comentado, e um detalhe importante: a criação do marisco, do mexilhão é muito mais fácil, uma vez que independe de laboratório. Obviamente que a produção das ostras ou das coquilhas é vantajosa no aspecto da rentabilidade, mas, em se tratando de uma aplicação para comunidades pesqueiras ou ribeirinhas, como o senhor enfocou, talvez fosse mais prática ou mais fácil e viável para pescadores artesanais a criação do sururu.

Quero parabenizá-lo mais uma vez pela palestra.

O SR. APRESENTADOR - Dr. Líbero, se o senhor quiser fazer alguma manifestação.

O SR. LÍBERO - Realmente, o senhor tem toda razão: o marisco perna-perna é um animal muito rústico; ele cresce sozinho e atinge produções muito grandes, se o produtor der um mínimo de atenção. A razão pela qual abandonei o marisco é que a legislação de gerenciamento costeira ainda não está muito clara na região de Angra dos Reis, e sofremos um pouco de defeito de imagem. As pessoas pensam que, sendo do dentista, podem pegar. Tive um pouco de dificuldade, sobretudo porque sou uma pessoa muito desligada, por natureza, e não tenho essa facilidade de relações públicas, a capacidade de me relacionar com o pessoal da Capitania dos Portos, da Prefeitura. Procuro esconder-me no meu canto e ficar lá com minha ciência, consumidora de toda minha vida.

Não tenho dúvidas quanto a ser uma das melhores opções para esse tipo de campanha. O Instituto de Desenvolvimento fez um programa, em Angra, que deverá entrar em funcionamento em 1997, para doar a cada família de pescador duas mil sementes. Estamos a fazer um cadastramento para saber quem gosta de trabalhar, haja vista o fato de que alguma pessoas crescem sozinhas, e outras, se não comerem proteínas, não terão o mesmo cérebro, ou seja, crescerão, mas não haverá desenvolvimento. Esse programa para a doar duas mil sementes é mensal e previsto para um ano. Primeiro, isso será feito para 10 famílias; depois, se Deus quiser, para mais 20 famílias e assim progressivamente. A finalidade precípua é a de ensinar o pescador a produzir, ao invés de apenas capturar. Mudei do mexilhão para o coquilho para que o pescador, com a mesma mão-de-obra e tempo que tem para a criação daquele, ganhe muito mais. Assim, com o mexilhão tem-se R$2,00 e com o coquile R$16,00. Temos pressa para que haja uma melhoria para o pescador.

Ao vender por esse valor - mais ainda se estiver vendendo na concha -, poderá comprar a semente do instituto a R$30,00 o milheiro. A equação de afluência dos pescadores de Angra dos Reis vai andar muito mais depressa se forem favorecidos com essas doações mensais, até que gerem capacidade própria para comprar. O mesmo pode ser feito com o mexilhão, sobretudo pelo fato de ele ser, inicialmente, muito mais barato, pois ele cresce natural e extraordinariamente rápido.

Em Angra, a situação de empobrecimento progressivo dos pescadores é tão séria que eu, pessoalmente, resolvi fazer um investimento necessário e mostrar que o laboratório funciona. Esse trabalho deu certo, até porque os Presidentes da Petrobrás e de Furnas foram lá. Após terem visto esse trabalho, decidiram fazer algo ainda mais amplo. Isso facilitou muito mais. A Petrobrás doará 10%, sendo que os outros 90% serão para o auto-sustento do laboratório e para que ele possa fazer suas pesquisas. A finalidade primeira do instituto é reverter a onda de empobrecimento e, principalmente, gerar recursos capazes de sustentar uma equipe de pesquisadores no local e, eventualmente, criar uma Universidade do Mar, que será um centro de excelência científica na área.

O SR. RUIX COELHO - Cumprimento a todos os palestrantes pelo alto nível dos assuntos aqui tratados. Para começar, gostaria de uma explicação do Prof. Olímpio. Meu nome é Ruix Coelho e estou participando pela Associação Comercial de Vitória.

No balneário de Piúma, hora e meia ao sul de Vitória, desenvolve-se o cultivo de mexilhões há algum tempo. Há uma espécie de cooperativa formada por pessoas do local, alguns militantes da causa ecológica e por pessoas envolvidas com educação ambiental. Pergunto-lhe se há alguma possibilidade de o senhor abrir um intercâmbio técnico com relação a esse cultivo de coquilho. Gostaria de informar-lhe que essa espécie não é exótica no Espírito Santo. Até a década de 50, quando em Vitória a água do mar era transparente, encontrávamos na região de Piúma e Itaipava - nos Municípios de Piúma e Itapemirim -, não só esteira de conchas de grande variedade, mas essa denominada comumente de concha da shell, freqüentemente encontrada. Depois, acredito que, devido à descarga do rio Itapemirim, cada vez mais poluído, e o uso de detergente nas habitações dos veranistas o mar se poluiu de tal maneira que essa espécie desapareceu. Hoje, nem de vela acesa se encontra isso.

Agora, com relação a uma colocação feita sobre a opção de cultivo, diria que o mexilhão seria apenas um degrau. Acho que realmente se deve partir mais rapidamente para esse tipo de solução, porque o processo de empobrecimento também ocorre no Espírito Santo. O Espírito Santo precisa, na região litorânea - em São Paulo chama-se região de caiçara - desse tipo de solução.

Acho que o brasileiro tem uma infinita capacidade de aprender rápido. Ultrapassando a questão do investimento, acho que isso é viável aqui, porque também temos a presença da Petrobrás. Acho que é possível tratar esse laboratório e rapidamente dar acesso ao povo do litoral a esse tipo de exploração aquática.

O SR. LÍBERO - É verdade.

Em 1997, o instituto deverá atender às necessidades de sementes da região de Angra. Em 1998, o nosso projeto se estenderá ao resto do litoral brasileiro. Vamos tornar disponíveis as sementes para qualquer comunidade pesqueira que solicitá-las. Vamos mandar um biólogo visitar o local para ver se a coisa é séria, se querem mesmo trabalhar. E vamos doar o mesmo programa: 2.000 sementes para cada família mensalmente, durante um ano, porque depois de um ano já se tem o adulto para vender e já se pode comprar a semente.

O que devemos aproveitar ainda é a bênção de ter um Senador como o Dr. José Ignácio, que tem um relacionamento muito bom com a Vale do Rio Doce. Vou ensinar a vocês como vou de chapéu na mão... As empresas que têm uma atividade intensa na região geralmente se interessam em ajudar essas comunidades, e o Dr. José Ignácio tem um ótimo relacionamento com a Vale do Rio Doce. O instituto, por finalidade precípua, tornaria todas essas plantas, projetos e planos disponíveis à cidade de Vitória, para instalar aqui um laboratório.

Já há solicitações de oito estados para que o Instituto transfira essa tecnologia diretamente. Não é necessário se inventar a roda de novo. Já está tudo feito, e funcionará agora em 1997. E, uma vez que colocarmos o nosso plano em andamento, estaremos à disposição para ajudar todos os estados brasileiros que puderem ter um laboratório de biologia, porque os benefícios são gigantescos.

Os Estados Unidos mandaram o homem à Lua. Lá não tinha nada, só terra, poeira. No entanto, os benefícios da tecnologia necessária para gerar o programa estão aí à vista, em todos os campos: são os computadores e máquinas, que são resultado de um esforço tecnológico.

Se cada Estado costeiro brasileiro for dotado de um laboratório de biologia marinha, poderemos fazer lagosta no Ceará, poderemos fazer abalone aqui, poderemos fazer ostra.

Todos esses esforços são extremamente importantes para que o Brasil se torne um país rico e afluente. Como o Dr. Paulo de Barros falou, é preciso haver criatividade. É preciso um pequeno passo adiante. Qualquer longa jornada começa com um primeiro passo adiante. Israel planta laranja no deserto e exporta laranja para a Europa toda.

Temos aqui o melhor canto do Planeta; temos que amá-lo e cuidar dele, porque não há lugar nenhum no Planeta igual ao Brasil. Então, é preciso que comecemos a construir um povo capaz de dotá-lo das coisas necessárias, porque é de cortar o coração ver a pobreza que está por aí.

Os responsáveis somos nós, que tivemos a graça de ter a oportunidade de entrar numa universidade. Há muitos que estão num gargalo, porque não conseguem chegar lá. Então, nós temos que levar a universidade a eles.

O SR. APRESENTADOR - Obrigado.

Alguma manifestação a mais? (Pausa.)

Realmente, já está bastante adiantado o horário e os palestrantes já estão ficando sacrificados. Eles viajaram e estão cansados.

O Dr. Paulo Eduardo vai fazer uma colocação. Permito-me fazer uma pequena colocação também, especificamente ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Telmo: aqui, no Espírito Santo, foi desenvolvido, com muita dificuldade, um barco de pesquisa marinha, que está na perspectiva, se Deus quiser, em janeiro, de iniciar suas jornadas. Nesse ponto, o Governo do Estado tem o apoio

fundamental da Petrobrás, que há três anos fornece óleos e lubrificantes. Gostaria apenas de fazer esse registro, mas, se houver interesse em maiores detalhes, o Governo, através da Emater, Emcapa e outros órgãos poderão prestar informações.

Dr. Paulo quer manifestar-se? Por favor.

O SR. PAULO AUGUSTO VIVÁCQUA - Gostaria de fazer um comentário sobre a comunicação - muito interessante, por sinal - feita pelas estudantes da área de comunicações da Unifaesa, Ágata Mendes e Mirela Bravo, dirigida a mim. Um país é feito daquelas coisas que as pessoas pensam sobre o próprio país. Isso é que faz uma nação. A soma das idéias que estão na cabeça das pessoas é que faz o país.

Comunicação é fundamental no processo de se formar a mentalidade, uma idéia acerca de um país. Temos que formar acerca do nosso país uma idéia de que ele tem um bom futuro, de que podemos progredir, uma idéia do seu real potencial, uma idéia correta do mundo onde o Brasil está inserido, uma idéia correta das forças dos países mais ricos, uma idéia de como elas jogam entre si e em relação a nós. Essas idéias corretas, colocadas nas mentes, impressas nas mentes de uma população fazem um país.

No nosso caso, somos dois países, na realidade: um é composto por uma elite que sabe ler e conversar - sabe português, inglês - e viajar, e o resto da massa, que é numerosíssima e vive pessimamente, cuja renda vem decaindo gradualmente ao longo do tempo. A concentração de renda brasileira funciona continuamente no sentido de enriquecer os que já são mais ricos e empobrecer os que são mais pobres. Essa é a situação do Brasil hoje. Não adianta tapar o sol com a peneira.

A cada ano há mais gente pobre e mais gente rica. A comunicação tem que explicar essas coisas para todo o mundo, para que, em se mudando as mentes, a situação comece a mudar.

Hoje, nesta palestra, vimos o magnífico exemplo da ação de um homem em prol da melhoria das condições de vida do País, dos pobres, dos pescadores. Foram as palavras do Dr. Faissol, que falou em empregar filhos de pescadores, empregar pescadores, aumentar a alimentação. Trata-se de uma pessoa que se dedica, que oferece uma parcela do seu tempo a uma causa da maior importância. Ele está olhando para este lado do País: para os pobres, para os miseráveis, para aqueles que estão ali nas praias, vivendo de uma pesca que decai cada vez mais.

O representante da Marinha do Brasil, aqui presente, falou de forma interessantíssima sobre um macro problema mundial, que é o da posse das plataformas continentais. A nossa plataforma é monstruosa: são oito mil quilômetros de litoral - a plataforma é a continuação submersa do continente. A Marinha está cuidando de mapeá-la no âmbito dos diferentes tratados internacionais, para que possamos tomar posse dessa riqueza. Do contrário, os outros tomarão. É um processo duro fazer crescer um país. Muito duro. E deve levar em conta a necessidade da mudança das mentalidades e do espírito.

Esse seminário está surtindo grande efeito nessa direção. A população hoje desempregada, essa classe desassistida e numerosíssima tem à sua disposição o território todo. É preciso aproximá-la desse território: é preciso explicar a todos eles o seu valor. Deve-se pretender o casamento população/território. O Projeto Cada Vila é um Produto que visa isso.

Uma escola de comunicação que escreve uma carta tão interessada como a que recebemos merece o maior respeito. Estamos à disposição da Unifaesa. Poderemos ir até lá e explicar idéias, dar detalhes aos estudantes, especialmente às estudantes de Comunicação, pois tais idéias têm que chegar a um número cada vez maior de pessoas, a fim de que o Brasil se modifique, conforme merece.

O SR. APRESENTADOR - Encerro as atividades, agradecendo a presença dos palestrantes, dos debatedores, especificamente da Coimex Trading, da Samarco Mineração, da Rede Gazeta de Comunicação e do Consórcio do Corredor Centro-Leste.

Neste momento, passo a palavra à Drª Luzia Toledo, que preside a reunião, para as considerações finais e encerramento dos trabalhos.

A SRª LUZIA TOLEDO - Inicialmente, gostaria de agradecer e parabenizar a todos os palestrantes.

A sociedade capixaba, hoje, viveu um momento muito importante, porque as palestras se transformaram em aulas. O Dr. Paulo Augusto, mais uma vez, nos brindou com o seu conhecimento e o seu amor por essa causa, não só no Estado do Espírito Santo como em Brasília, por ocasião de várias audiências feitas naquela Capital.

Fico feliz pela participação do Prefeito Gilson e pelo fato de S. Sª menear a cabeça afirmativamente.

Quero dizer ao Dr. Olímpio que sua palestra nos surpreendeu a todos. O conheci através das informações do Senador José Ignácio Ferreira. Quero dizer ao Roicles que o Senador, por causa dessas fazendas em Angra dos Reis, visitamos Piúma e tivemos uma discussão com a associação e com os pescadores. Hoje, quando soube que era o Dr. Olímpio o palestrante, liguei para Piúma para pedir ao Prefeito, Sr. Samuel Zuki, para saber sobre a possibilidade de a associação participar da palestra, mas, infelizmente, isso não foi possível. Apesar disso, fiquei muito feliz com sua colocação.

Ao Capitão-de-Mar-e-Guerra, Telmo Vilela de Albuquerque, desejo externar nossos agradecimentos e cumprimentá-lo pela importante palestra.

Acredito que, como pessoa apaixonada por esse Consórcio do Corredor Centro-Leste, fui a primeira política neste Estado a fazer uma audiência pública. Isso ocorreu em 1988. Desde aquela época não paramos. Persistimos desde então. Isso me deixa feliz, porque percebo que este seminário está trazendo bons frutos.

Ao companheiro que indagou sobre a facilidade de nossa região serrana, respondo-lhe que realmente as condições ajudam. Mas, novamente quero falar a respeito do Prefeito Gilson, de Santa Teresa, que tirou de Mimoso do Sul - minha terra - e aí entra a determinação, a vontade política e o querer, pois ouvi o Dr. Paulo Augusto dizer a respeito da criatividade e da vontade. Nos temos a melhor goiabada do Brasil, a de Mimoso do Sul, que é a Goiabada Vera. Pois bem, por falta de criatividade e de vontade política, hoje, a Goiabada Vera, está em Santa Teresa - e o Senador José Ignácio Ferreira me fez um desafio de levar a todos os Senadores, e inclusive ao Presidente da República, a nossa goiabada, atualmente de Santa Teresa. Isso é muito sério!

Não disse isso antes porque imaginei que o Senador adentrasse por este plenário nos trazendo uma boa notícia para o encerramento deste painel. Mas sabe o Dr. Olímpio, Comandante-de-Mar-e-Guerra, o Dr. Paulo Augusto, os debatedores que aqui estão e principalmente o Dr. Rui, que o Senador teve de acompanhar o Governador a Brasília.

Hoje, seguramente, é a última reunião do Governador, seu **staff** e a Bancada Federal, principalmente a de Senadores, com o BNDES para se conseguir um empréstimo a fim de sanar parte dos nossos compromissos, principalmente com os nossos funcionários, por isso o Senador José Ignácio Ferreira não está presente.

Mais uma vez, agradeço a presença de todos e, em especial, quero agradecer à Drª Sandra que tem sido uma figura fantástica no Consórcio do Corredor Centro Leste. Preparar este seminário não é tarefa fácil, e a Drª Sandra, com o apoio do Senado Federal e das empresas Samarco, Coimex e Rede Gazeta, soube fazê-lo muito bem. Parabenizo essa capixaba, brava e lutadora, que certamente trará enormes benefícios para o Estado do Espírito Santo.

Muito obrigada.

Está encerrada a reunião.

ANEXO XIII

13ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

7º DIA DO

SEMINÁRIO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADO EM 10 DE DEZEMBRO DE 1996
VITÓRIA/ES

O SR. APRESENTADOR - Declaro aberta esta reunião da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, que tem organização conjunta do

Senado e do Consórcio do Corredor Centro-Leste, com o apoio da **Rede Gazeta** e o patrocínio da Coimex e da Samarco Mineração. Este evento terá prosseguimento na próxima segunda-feira, com o novo ciclo de palestras.

Para darmos início a este evento, gostaria de convidar para compor a mesa de trabalho o Exmº Sr. Senador José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste; o Exmº Sr. Brigadeiro Adyr da Silva, Presidente da Infraero; Dr. Geraldo Sá, um dos palestrantes da noite, Diretor-Presidente da Multiterminais; Dr. Roberto Azevedo, outro palestrante, Gerente-Geral da CCS-Brasil; Drª Sandra Stering, Diretora Operacional do Consórcio do Corredor Centro-Leste; Drª Elizabeth da Cunha Chaves, nossa moderadora da noite, Superintendente da Infraero no Espírito Santo; Dr. Guilherme Lacerda, debatedor, Diretor de Operações do Bandes; Dr. Guilherme Sarcineli, outro debatedor, Diretor da Coimex; e Dr. Carlos Ernesto de Campos, outro debatedor, Diretor da Silotec.

Passo a palavra ao Exmº Sr. Senador José Ignácio Ferreira, para dar início aos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Quero agradecer a presença de todos. Registro aqui a presença do Dr. Otacílio Coder, da Coimex, e da sua dignissima esposa. Agradecemos ainda à **Rede Gazeta**, à Coimex e à Samarco, que apóiam este projeto da Comissão do Corredor Centro-Leste do Senado Federal.

Quero saudar os componentes da Mesa, Brigadeiro Adyr da Silva, ex-Presidente da Telebrás, Presidente da Infraero e palestrante desta noite; o Dr. Geraldo Sá, também palestrante e Diretor-Presidente da Multiterminais; o Dr. Roberto Azevedo, também palestrante, Gerente-Geral da CCS do Brasil; a Drª Sandra Stering, Diretora Operacional do Consórcio do Corredor Centro-Leste; a Drª Elizabeth da Cunha Chaves, a nossa moderadora, Superintendente da Infraero no Espirito Santo; o Dr. Guilherme Lacerda, debatedor, Diretor de Operações do Bandes; o Dr. Guilherme Sarcineli, debatedor, Diretor da Coimex; e o Dr. Carlos Ernesto de Campos, debatedor, Diretor da Silotec.

Convidaria o Dr. Otacílio Coder, Diretor-Presidente da Coimex, para tomar assento à Mesa. (Palmas.)

Sem mais delongas, passo a palavra à nossa moderadora, Drª Elizabeth da Cunha Chaves, para que conduza os trabalhos desta noite.

A SRª ELIZABETH DA CUNHA CHAVES - Gostaria, neste momento, de cumprimentar os demais componentes da Mesa na pessoa do Senador José Ignácio Ferreira e agradecer também o convite que me foi feito para atuar hoje nesta programação como moderadora, o que muito me orgulha, pelo alto nível que tem sido demonstrado aqui, nas apresentações deste Seminário.

Gostaria de cumprimentar também a todos os presentes no plenário e dar início ao evento desta noite, apresentando a programação a ser seguida. Teremos as palestras do Dr. Adyr da Silva, Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - Infraero, abordando o tema "Aeroporto Internacional de Cargas do Espírito Santo". Teremos também a participação do Dr. Geraldo Sá, Diretor-Presidente da Multiterminais, com a apresentação do tema Integração Sistêmica do Modelo Aéreo e Sistemas Aduaneiros. Haverá ainda outra palestra, do Dr. Roberto Azevedo, falando sobre a CCS-Brasil - Cargo Community System.

Também contamos na Mesa com a presença dos debatedores da noite: Dr. Guilherme Lacerda, Diretor de Operações do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo S. A. - Bandes; Dr. Guilherme Sarcineli, Diretor da Coimex, e Dr. Carlos Ernesto Campos, Presidente da Silotec.

Durante as palestras, os palestrantes farão suas apresentações. Depois, cada debatedor terá dez minutos para apresentar seus comentários sobre os temas que forem aqui expostos. Em seguida, abriremos espaço para as perguntas de quem tiver interesse em esclarecer algum tema ou fazer alguma observação. Solicitamos apenas que essas perguntas, preferencialmente, sejam feitas por escrito, com identificação de quem esteja fazendo o questionamento. Poderão ser feitas ao longo das palestras, assim que o desejarem, e a Coordenação, posteriormente, irá recolher essas perguntas, direcionando-as a cada um dos palestrantes.

Gostaria de lembrar que este evento é patrocinado pelo Senado Federal e tem o apoio da Coimex, da Samarco Mineração e da **Rede Gazeta**.

Dando início à nossa programação, a primeira palestra será proferida pelo Dr. Adyr da Silva, abordando o tema "Aeroporto Internacional de Cargas do Espírito Santo". Farei uma breve leitura do resumo do currículo do Dr. Adyr.

O Dr. Adyr nasceu no Rio de Janeiro e graduou-se em Economia pela Universidade Gama Filho e em Engenharia pelo Instituto Militar de Engenharia, no Rio de Janeiro. Recebeu o grau de Mestre em Ciências do Transporte Aéreo e de Doutor em Infra-Estrutura Aeroportuária na França. Tem artigos publicados a respeito de transporte aéreo e infra-estrutura aeroportuária em revistas especializadas e é autor de livros técnicos a respeito desses temas. Depois de gerenciar a Agência Brasileira de Planejamento Aeroportuário, foi Diretor Técnico do Departamento de Aviação Civil e, entre outros importantes cargos, exerceu o de Diretor do Centro Técnico Aeroespacial. Foi Chefe da Delegação Brasileira na OACI - Organização de Aviação Civil Internacional, membro do Conselho dessa entidade e de várias comissões técnicas da instituição. Foi Presidente da Telebrás e atualmente é Presidente da Infraero - Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, que administra 66 aeroportos e 114 estações de apoio à navegação aérea em todo o Brasil.

Gostaria, neste momento, de convidar o Dr. Adyr da Silva para tomar lugar e proferir sua palestra, por gentileza. (Palmas.)

O DR. ADYR DA SILVA - Prezado amigo, estimado Senador José Ignácio Ferreira, Srs. Componentes da Mesa, meus amigos, gostaria, inicialmente, de destacar que me sinto bastante honrado em participar deste evento promovido pelo Senado Federal, pela Samarco, pela Coimex e, especialmente, pela **Rede Gazeta**.

Estou voltando aqui depois de um ano e, nesse intervalo, muita coisa aconteceu, relacionada com o transporte aéreo no Espírito Santo e com as ações que estamos empreendendo. Há um ano, estivemos aqui, neste mesmo auditório, numa reunião patrocinada também pela **Rede Gazeta**, e assinamos com o Governador um documento, um convênio, no qual estabelecíamos uma parceria de redenção; redenção porque já há quase quinze anos não se investia no Aeroporto de Vitória. A partir do estabelecimento dessa parceria, as coisas se modificaram.

Começamos a trabalhar e, daqui a mais alguns meses, vocês poderão ver os frutos do nosso trabalho, que é o início de uma movimentação, ainda em caráter emergencial, para melhorar as condições do Aeroporto de Vitória, no Espírito Santo. Depois, o início de uma grande jornada de ampliação de um aeroporto que é um dos mais promissores do Brasil, não só no sentido de transporte de passageiros, de encomendas, transporte postal via aérea, como também pelo transporte de cargas, que cresce de uma maneira extraordinária.

Estamos em meio a uma verdadeira revolução na parte de desenvolvimento do transporte no País, a que temos presenciado e de que temos participado ativamente, com uma reestruturação completa de tudo o que estávamos acostumados a ver até recentemente. Muitas pessoas ainda são tomadas de surpresa pela evolução que tem ocorrido, e o transporte aéreo tem participado ativamente dessa evolução. Estamos assistindo a um processo de privatização dos portos, com as concessões no setor rodoviário, com o novo rumo que se descobriu agora com a exploração das hidrovias, e o transporte aéreo também participando desse processo. Evidentemente, o modal ferroviário tem-se modificado de forma significativa, e o transporte aéreo com crescimento extraordinário ao longo dos últimos cinco anos.

E esse crescimento extraordinário, da ordem de dois dígitos - temos um crescimento médio nos últimos cinco anos de quase 20% -, é muito acima da média mundial. Isso está provocando uma verdadeira revolução dentro da administração aeroportuária, importando, assim, em modificações, até mesmo gerenciais, e estamos introduzindo novos ferramentais de trabalho, não só investindo em novos terminais de carga - até estamos abandonando essa nomenclatura, porque, em verdade, hoje em dia, estamos raciocinando única e exclusivamente com terminais intermodais. Não fazemos mais nenhum planejamento, nenhum projeto que não seja dentro do princípio da intermodalidade, e não mais de carga. Estamos automatizando, de uma maneira acelerada, os principais terminais disponíveis e os que estamos construindo agora. Vou até trazer algumas informações sobre os principais, antes de entrar propriamente no assunto Vitória.

Ao mesmo tempo, vivemos um processo de informatização extraordinário, porque estamos assistindo agora - pois o processo ainda não está concluído - à introdução do Projeto Mantra da Receita Federal. Na carga aérea, mais ambiciosos, porque extremamente preocupados com o usuário, lançamos um **software**, o Tecaplus, que nos vai dar a informação desde a intenção de transportar, de deslocar qualquer tipo de material, nascendo dentro do sistema uma informação, que é acentuada no momento em que se inicia esse deslocamento até o momento em que se transforma numa carga recebida.

Para nós, essas antecipações são fundamentais. Depois, vamos ao tratamento do processo, dando informações em tempo real para todos os usuários que assim o desejarem.

Aqui, com grande satisfação, vejo que vai me suceder o grande Presidente da Multiterminais, um grande parceiro, extraordinário, não só no

Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, onde estamos preparando um grande projeto, o Infracontes, com terminal de **containers** dentro da intermodalidade, que estamos construindo no Galeão, como também está ajudando com a parte do **software** que leva até ao cliente, dando a última informação para que ele saiba onde está aquele carregamento, aquela guia de seu interesse, de seu preposto, de seu procurador. Estamos atendendo a todo o processamento, desde a vontade de transportar até a entrega final e dando ao usuário toda informação em tempo integral.

Isso é uma revolução em termos de **software** e estamos preparando, já no próximo ano, para nos lançar ao **software** da intermodalidade: o oferecimento ao usuário de todas as possibilidades de transporte, porque à medida que estamos rejuvenescendo no Brasil todos os modais, as possibilidades de transbordo, de realização sucessiva de as modalidades se processarem estão crescendo cada vez mais e precisamos ter essa informação disponível para todo usuário, não só em termos de trajeto, como de possibilidades, de risco, de custo, velocidade, etc. Estamos, talvez por uma responsabilidade tecnológica - o transporte aéreo sempre foi mais envolvente -, nos preparando para participar dessa atividade.

Mais ainda, quando me referi ao Terminal Infraconte, o Terminal de **Containers** da Infraero, na realidade, esse é um grande centro de transformação de **containers**, porque até então, assistimos a **container** aéreo, muito diferenciado dos **containers** de superfície, e há uma necessidade de transição até que se encontre, tecnologicamente, uma maneira de se resolver esse problema, que se afigura talvez não grave, mas que exige custo de modificação.

Dentro desse contexto, a Infraero está se modernizando e eu gostaria de dar a vocês uma rápida informação sobre o que ela tem sido.

A Infraero tem-se ocupado tradicionalmente dos aeroportos de interesse nacional do País. Temos, no momento, administrado 66 aeroportos e temos lidado com, aproximadamente, 98% do tráfego aéreo. A Infraero não é monopolista, tem aeroportos que são explorados pelos municípios, pelos Estados, pela iniciativa privada, aeroportos que são terceirizados. Pode até parecer que, teoricamente, sejamos monopolistas, mas não somos. O aeroporto que tem experimentado o maior crescimento em termos de movimento neste País é explorado pela iniciativa privada, é o aeroporto de Porto Seguro.

Então, esse processo é muito dinâmico e não vou fazer a apologia de dizer que a Infraero está pronta para ser privatizada, o que às vezes pode trazer repercussão, mas a política do Governo tem sido de privatizar sucessivamente todos os empreendimentos, as empresas que estão sob seu controle. Na área produtiva, na área de infra-estrutura, isso tem acontecido rotineiramente. Palavras do próprio Presidente da República aos presidentes das estatais em reunião no início deste ano: "Todos vocês estarão sem funções estatais brevemente porque vamos transformar todas as empresas estatais na área de infra-estrutura em empresas privadas rapidamente". Obviamente, estamos inseridos nesse grupo, mesmo que não tivéssemos sido mencionados especificamente.

A nossa Infraero tem acompanhado esse extraordinário crescimento do transporte aéreo. Ao longo dos últimos anos, ele tem ultrapassado toda e qualquer expectativa. Daí estarmos correndo contra o relógio e, dado que agora a demanda tem crescido demais, precisamos fazer crescer também a oferta de serviços. Esse crescimento significa expansão, obra, enfim, adequar todos os nossos terminais.

Na nossa apresentação, falaremos sobre a rede de terminais de carga aérea, a carga de encomenda expressa, os pacotes, que têm crescido mais de 30, 40% ao ano; a carga postal; a intermodalidade, razão de ser dessa apresentação; informatização do Tecaplus, **software** mencionado rapidamente; automatização; perspetivas e uma rápida conclusão sobre as realizações que vão envolver o nosso aeroporto de Vitória, onde temos condições bastante privilegiadas.

Fazendo uma comparação com os fabricantes de avião, os grandes termômetros de crescimento do transporte aéreo, digo que, apesar de a Guerra do Golfo e da recessão mundial, duas regiões demonstram um significativo crescimento no movimento de carga aérea durante o ano de 1991. Isso já foi escrito quando o transporte aéreo deu a sua recuperação. Até o ano de 1991 tivemos dificuldades e até um pouco de crise. Os mercados da Ásia e da América Latina serão os maiores contribuintes no retorno à saúde econômica no mundo.

As previsões do movimento de carga aérea mundial mostram que o tráfego irá crescer duas vezes e meia entre 1991 e 2005. Isso está acontecendo. Cinco anos depois desse texto, a coisa está acontecendo exatamente como anunciada: considerando o movimento de carga entre Estados Unidos e América do Sul, as previsões mostram um crescimento 7% ao ano até o ano 2005; considerando a frota mundial, as aeronaves exclusivamente de carga representavam em 1988 5% da frota. Em 1991, elas passaram a 41%.

Outro texto apresentado é da Douglas, que faz previsões mais ou menos parecidas, com uma expectativa de um elevadíssimo crescimento ao longo dos anos. Essas previsões estão se refazendo.

Finalmente, uma expressão tupiniquim: o movimento de carga aérea no terminal de São Paulo irá triplicar nos próximos 20 anos. Essa falhou, pois triplica não em 20, mas em 10 para 12 anos, com um crescimento extraordinário. Como é uma mutação muito grande, o que está acontecendo agora neste final de 1996 é que o aeroporto de Viracopos, em Campinas, onde estamos fazendo uma grande obra, assumiu a liderança da movimentação de carga aérea no Brasil.

Ainda complementando, mostramos aqui a evolução do movimento de carga na rede da Infraero ao longo dos anos. Podemos ver que a crise que vinha acontecendo - uma retração em 1991, 1992 - depois deu uma arrancada que não temos expectativa de redução.

Evidentemente, os crescimentos de 1995 para 1994 e 1996 para 1995 foram razoavelmente elevados. Não temos expectativa de crescimentos na ordem de 20%, valores que já foram verificados anteriormente.

(Projeção.)

Temos aí a expectativa nossa de crescimento: crescimento contínuo, mas seguro, não exagerado.

(Projeção.)

Nisso tudo, o que é a Infraero? Ela é uma grande exploradora de serviços e possui duas vertentes bem distintas: de um lado, é muito claro, é uma prestadora de serviços públicos, em que a segurança, a qualidade, a eficiência são fundamentais; de outro lado, é um grande centro de desenvolvimento de negócios. Os aeroportos são centros de desenvolvimento de negócio, através da criação e empreendimentos comerciais acessórios, como hotelaria, estacionamentos, boutique, lojas, os **trade points** que estamos instalando - **trade points** são instituições privadas que se multiplicam nos aeroportos.

Enfim, com toda essa perspectiva de crescimento, as parcerias com a iniciativa privada tem-se multiplicado muito ao longo dos anos.

Então, o que a Infraero faz é a infra-estrutura aeroportuária básica: explorar pista, pátios, etc, o lado difícil, caro, que exige grandes investimentos e nem sempre dá retorno, a parte de telecomunicações e aeronáutica que temos explorado cada vez mais. Temos criado os nossos centros de negócios nos aeroportos e os centros multimodais que acompanham os terminais de carga. O centro multimodal é muito simples, não sendo nada mais do que um pátio onde se estacionam aeronaves, com terminais para tratamento da carga e armazéns para estocagem. Contíguo a esse pátio, a esses armazéns, vêm os ramais ferroviários. No momento, estamos discutindo dezessete ramais ferroviários, que estão em negociação para se trazer para a Infraero.

É engraçada essa questão, parece até uma ironia da vida. Como sou antigo nesse setor, sei que há 10, 15, 20 anos, fazíamos um esforço enorme para retirar os ramais ferroviários de dentro dos aeroportos. Esse tipo de linha existe em aproximadamente seis aeroportos, como em Natal, e em Fortaleza, e há pessoas que pensam que é um depauperação, um absurdo um trem passando dentro do aeroporto, que se deveria retirá-lo daquele local. Nossos esforços eram tão grandes que, se não fosse a situação financeira difícil que as redes ferroviárias passaram ao longo do tempo, talvez tivéssemos logrado êxito. Mas as redes ficaram e foram consideradas um obstáculo, porque o trem passava a uma certa altura que podia ser considerada um obstáculo aeronáutico.

Hoje em dia, estamos vendo que nossos interesses na multimodalidade, nesses mesmos ramais ferroviários, são agora extremamente bem-vindos, porque, por exemplo, no Aeroporto de Campinas, onde não há o ramal ferroviário passando dentro do aeroporto, vamos ter que buscar o ramal longe e, quando fomos fazer o projeto, verificamos que a parte da ferrovia que passa mais próxima ao aeroporto é um ramal de alta velocidade. A Fepasa não considerou mudar de lugar esse ramal, visto que são poucos os trechos de alta velocidade naquela rede, e não é lógico buscar-se um ponto a seis ou oito quilômetros de distância, com a ferrovia passando a um quilômetro do aeroporto.

O nosso projeto vai buscar o contato com a ferrovia numa distância muito maior do que uma passagem simples, como imaginávamos. Em certos aeroportos, o ramal já é dentro do aeroporto. Para nossa surpresa, à medida que fomos estudando esses assuntos, verificamos que grande parte desses ramais ferroviários que passam dentro dos aeroportos têm acesso direto ao porto, ou seja, são suprema integração.

Além de termos essa integração com o porto - a ligação ferroviária e obviamente à rodoviária, a saída mais usual -, estamos também, como sócios da ADTP, Agência de Desenvolvimento do Paraná-Tietê, examinando, já a nível de projeto, a integração com as hidrovias, o que é fantástico.

Dentro desse particular, é com grande satisfação que participamos dessa reunião do Corredor Centro-Leste, de quem somos parceiros, uma vez que pertencemos ao Corredor Sul-Sudeste, com quem temos um convênio, discutindo com harmonia a conciliação dos problemas de transporte aéreo no desenvolvimento do Corredor Sul-Sudeste. É muito prazeroso estarmos envolvidos em todas essas discussões.

Quanto à rede da Infraero, pretende-se mostrar como é conveniente à Infraero ser um elemento de referência e ao aeroporto ser o centro de multimodalidade, porque, entre outros aspectos, possuímos, em quase trinta aeroportos, terminais de carga que se expandem para centros de multimodalidade, com a capacidade de desenvolvimento bastante limitada e com um número muito grande de aeroportos, talvez muito maior até do que necessitemos. Trata-se de conjugação muito favorável, pela constituição do conceito de rede, de interligação dentro do modal aéreo e deste com outras modalidades.

Apresento, assim, os grandes aspectos favoráveis de Vitória, não só pela existência de um investimento considerável - acima de US$400 milhões em 1996 -, como pela possibilidade de integração nessa rede aeroportuária enorme e por outras condições favoráveis que veremos adiante.

O Galeão é uma espécie de precursor de Vitória, que vai acabar tendo mais ou menos a mesma configuração daquele. Hoje, estamos construindo um grande centro de cargas que inclui a construção de novos terminais. Temos fotografia de aproximadamente oito meses atrás, e a obra já caminhou bastante.

Quem tiver oportunidade de embarcar no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro verá a grande estrutura, inclusive com a parte de estrutura espacial pronta, preparada para receber a cobertura do grande terminal de cargas que substituirá aquele que é atualmente o maior terminal da Infraero, que está um pouco obsoleto. O Terminal dos Correios já está em operação, e o novo terminal da VARIG em andamento. A idéia é construir a estrada do Galeão até a via principal que margeia a praia e um cais para que possamos receber as barcaças do Porto do Rio.

Essa conjugação é muito favorável, pois é possível processarem-se os **containers** oriundos de navio, trazidos através de barcaça, para fazer a grande transformação de **containers** marítimos para aéreos e vice-versa, pois as duas mãos vão funcionar com toda a infra-estrutura e com toda a logística para esse tratamento informatizado, automatizado, etc. Esse investimento do Galeão tem um ano de trabalho e, na nossa perspectiva, estará operacional no início do segundo semestre.

Aí está uma visão do Aeroporto de Viracopos, Campinas, onde estamos construindo dois grandes terminais, um já está pronto para operar - o de exportação; e o de importação, que tem aproximadamente cinqüenta mil metros quadrados de área construída, com pátios aéreos. Quanto ao terminal rodoviário, Campinas terá algo muito interessante, um grande centro de carga viva, com capacidade de receber não só o gado bovino como outros tipos de animais e até mesmo de ter uma estação de testes do Ministério da Agricultura.

Aí está o armazém de exportação que está sendo construído, com oito mil metros quadrados, que já ficou pronto estruturalmente e agora está na fase de receber equipamentos. O armazém de importação terá quarenta mil metros quadrados. Haverá, assim, além dos pátios de aeronaves, ramais ferroviários e ramais de carga viva. Viracopos realmente é um aeroporto cujas grandes transformações vão refletir sobre toda a rede da Infraero e, naturalmente, sobre Vitória.

Quanto a São Paulo, esgotamos a possibilidade de carga no Estado. Onde era possível, no nosso centro intermodal de cargas, construímos todos os armazéns, fechamos o complexo. E São Paulo agora só vai aumentar o crescimento da sua carga pelo aumento do fluxo, porque não há como aumentar fisicamente as instalações. O aumento do fluxo significa mais treinamento, mais informatização, mais automatização e melhor gerenciamento. Fisicamente, estamos com São Paulo, Guarulhos, esgotado em termos de crescimento físico. Já Campinas e Galeão ainda têm uma capacidade de crescimento muito grande, assim como Vitória, onde nem começamos.

Introduzimos em Guarulhos uma verticalização, para que possamos enfrentar grandes investimentos, uma espécie de Lavoisier.

O Aeroporto de Curitiba está recebendo uma outra pista, porque aquela menor, transversal, tem pouca utilização. Acabamos de colocar em operação, no mês de julho, um novo terminal de passageiros, com toda parafernália, um aeroporto moderno, totalmente informatizado.

Aliás, os nossos aeroportos, hoje em dia, os que estão sendo objetos de obra e os novos em construção, quando são colocados em operação, são totalmente informatizados. A partir de um terminal antigo, iniciamos a construção de um grande centro de intermodalidade e estamos terminando a adaptação do antigo terminal de passageiros - por isso digo que se trata de um Lavoisier - num terminal de carga aérea.

Estamos iniciando a construção de outros complexos, incluindo o projeto de um ramal ferroviário, projeto aliás que já existia. Estamos em parceria com o Governo do Estado, com quem ficou a responsabilidade de construção desse ramal. O novo terminal de passageiros está em construção e o velho está sendo transformado num grande terminal de carga.

Para, finalmente, chegarmos aonde nos interessa: as perspectivas do Espírito Santo. Inicialmente, vou fazer um protesto importante, um protesto positivo, de amor. Durante muito tempo, pensava-se que o Espírito Santo não tinha vocação aeronáutica, o que não é verdade. A prova da vocação aeronáutica do Espírito Santo é a constituição de uma rede, que, já recebendo transporte aéreo regional em caráter de regularidade, faz com que Vitória esteja realmente se transformando num centro, num pólo, num **hub** de transporte aéreo. Isso é extremamente visível. Quando olhamos o Aeroporto de Vitória, vemos algumas cores que, há um ano ou dois, eram impensáveis: a Itapemirim levando passageiros; e outras empresas de transporte aéreo, que já se estabelecem fazendo essas ligações extraordinárias, fazendo com que realmente Vitória comece a se adensar como centro distribuidor tanto de passageiros, como de encomendas e, eventualmente, de cargas, pois as distâncias são relativamente pequenas, fazendo com que o modal de superfície seja vantajoso.

Esse é o conceito básico que temos de transporte aéreo e como encaramos o Espírito Santo e, em especial, Vitória. Dentro desse particular começamos a examinar o papel desse aeroporto maravilhoso no "carrefour" de todas as intermodalidades. E o Espírito Santo é um Estado privilegiado, não há nenhum outro no Brasil. E, dentro do Estado, não há outra cidade como Vitória, com tantas condições favoráveis para ser o encontro de todas as modalidades.

Essa é a área do nosso aeroporto que estamos tendo o cuidado de proteger pela legislação municipal. A parceria com a Prefeitura é interessante e nos permite que a legislação municipal do uso do solo incorpore as leis de proteção do aeroporto. É uma parceria, como disse logo no início, que nos permite, junto com o Estado, começar a trabalhar nessa direção.

No nosso programa de desenvolvimento caberão importantes funções tanto para o Estado quanto para a Prefeitura. Com o Estado já estão em andamento, já saíram da fase de formalização de acordos, da fase de negociação, da fase de planejamento e agora estamos chegando nos atos finais, na fase de execução. A Prefeitura, implicitamente, vai ter um papel muito importante nessa história de proteger e participar da criação da infra-estrutura do aeroporto.

O que estamos prevendo para o Aeroporto de Vitória, em uma primeira fase... Diria até que teremos uma fase emergencial que começa logo no início do ano, que é uma pequena reforma no terminal de passageiros, que está saturado, o aumento do nosso pátio e algumas melhorias que se fazem necessárias para garantir uma boa operacionalidade, uma boa atenção ao usuário.

A nossa primeira fase vai-se constituir numa ampliação da pista para permitir vôos mais longos, a criação de um primeiro módulo de um pátio e um terminal de passageiros que se vai deslocar para o outro lado da pista. Numa segunda fase ou em fases posteriores, vamos crescendo até chegar em uma configuração mais ampla, em que vamos ter uma segunda pista transversal que vai ser bem maior. Inicialmente está proposta para ser iniciada com 2.100m e, à medida que tivermos a desapropriação dessa área marcada que o Estado esta propondo, vamos permitir que se amplie possivelmente para 2.500 ou 2.600m ou um pouco mais, dependendo das nossas condições.

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQU

Essa é uma situação extremamente favorável e, pelo que podem ver, de segurança porque as decolagens serão feitas por cima da água, o que é muito vantajoso para facilitar a subida dos aviões, o problema de poluição pelo uso de potência, embora os motores dos aviões modernos sejam muito menos poluentes do que os motores das gerações anteriores.

Vamos criar uma condição de um pátio e terminal de passageiros novo que vão para o outro lado da pista. Vai ter o seu acesso modificado e um grande centro de intermodalidade, ocupando a parte dessa área desapropriada e a ele caberá claramente a nossa expectativa de trazer o acesso da BR, o acesso do lado aéreo e, ao mesmo tempo, um ramal ferroviário que está proposto para que seja elemento fundamental dessa história.

Essa é a visão que temos e, para dar um pouco mais de detalhes, apresentamos a área da intermodalidade com os lados aéreo, ferroviário e o rodoviário, em que há o acertamento dos três modais. O nosso relacionamento ferroviário vai-nos permitir certamente atingir pelo menos um ou dois portos, o que vai criar um conceito muito mais amplo, muito mais complexo.

Essa programação toda está sendo transformada de planejamento em projetos e vamos caminhando ao longo dos anos de uma maneira, eu diria, parcimoniosa, mas segura. Já temos a previsão de cerca de 10 milhões de investimentos para 1997 e o mesmo montante para 1998. Desses valores quase 50% caberão ao governo do Estado é com isso vamos criar uma parceria extremamente favorável.

Dessa maneira, como é que vemos o desenvolvimento da intermodalidade dentro dos aeroportos? Uma condição muito favorável, não somente pela existência da rede, pela existência de condições de segurança e infra-estrutura bastante favoráveis, vemos aqui em Vitória a existência de um sítio preservado, um sítio valioso, um patrimônio já estabelecido que foi construído ao longo dos anos, uma capacidade ilimitada de aplicação de tecnologia e a transformação - na medida que for conveniente e possível, isso vai depender dos agentes econômicos - em um aeroporto internacional. Essa é uma perspectiva que temos para esses aeroportos do porte e do tamanho do de Vitória, que atingem uma capacidade muito grande de passageiros. Este ano, 1996, devemos nos aproximar de 600 mil e o aeroporto de Vitoria está entre os vinte maiores aeroportos do Brasil, com um crescimento de cargas significativo, embora não tenhamos ainda o recebimento de carga internacional, que dá bastante vida ao aeroporto.

Temos um bom relacionamento e bom entrosamento mantido com outras empresas da iniciativa privada que exploram o lado de carga, principalmente o de carga aérea; essa flexibilidade da legislação que foi introduzida com essa modificação está nos permitindo um desenvolvimento bastante harmônico, trazendo grandes benefícios para o usuário. Não temos tido qualquer problema em conviver com a nova legislação e entendemos que criamos até uma situação mais conveniente, talvez até com uma parcela de competição em um segmento, pelo menos na área de armazenagem, uma cooperação estreita porque é mais gente no segmento, no nosso setor, persuadindo, convocando, oferecendo condições aos agentes econômicos de usarem um modal aéreo, o que é muito importante, pois sem a demanda não vai haver oferta de serviços.

É preciso que se entenda que somente estamos investindo agora em Vitória, do que até me redimi pois levamos um longo tempo sem investimentos, porque agora sentimos que há um deslanche, um desenvolvimento grande das atividades econômicas e se nós não agirmos parcimoniosamente - não temos capacidade ilimitada de investimentos - a Infraero gera os seus investimentos com receita própria e não recebemos aporte de recursos do Governo, quem é que dá a vitalidade do desenvolvimento das quase trinta obras que temos pelo Brasil inteiro, construindo inclusive dois aeroportos novos, um em Natal e outro em Rio Branco. Quem gera os recursos para essa vitalidade é a cobrança de tarifas, são as atividades de receita comercial. Enfim, geramos os nossos próprios negócios, de tal forma que 1/3 do que recolhemos é para o nosso custeio, outra parte é para o nosso investimento e outra parte para fazermos a manutenção.

Temos uma necessidade muito criteriosa de aplicação com cuidado dos nossos recursos de investimentos. Na hora em que sentirmos que a demanda está chamando, que temos perspectivas de crescimento, investimos e desenvolvemos. Esse é o caso presente de Vitória, em que estamos entendendo que o Espírito Santo passa por uma fase extremamente favorável, o desenvolvimento dos transportes no Brasil está muito ativo, muito dinâmico na retomada do seu crescimento e Vitória, por ter condições extremamente favoráveis pelas ligações ferroviárias, do porto, rodoviárias e do aeroporto, tem uma condição muito peculiar. E queremos participar desse processo de desenvolvimento quase explosivo pelo renascimento do que é a criação de intermodalidades, pelo renascimento da utilização de transportes mais modernos e circulação mais ativa de riquezas em todo o País.

Esse fenômeno da globalização que estamos assistimos é válido. Falo da globalização interna quando assistimos que há uma maior circulação de mercadorias, de parte de componentes de uma integração do processo produtivo, do processo de serviços e não somente da indústria, ou seja, da atividade de serviços. As empresas estão cada vez mais ramificadas ao longo de todo o território nacional e o que assistimos também é a grande globalização. A **Global Village** que é tão apregoada pelos filósofos é uma realidade. Quem quiser sentir o que é uma **Global Village** vá a um terminal de cargas, por exemplo, de Viracopos em que a **...(falha na gravação)...** da Argentina com o Brasil é uma integração fantástica. Portanto, a globalização é uma realidade. Quando vemos que ela é uma realidade e que chama, que exige a infra-estrutura de transportes, o modal aéreo lhe fez muito mais a frente que qualquer outra modalidade e não é só carga.

Atrás da carga vêm os homens de negócios, vem a multiplicação de possibilidades, mais aviões circulando e isso chama a indústria do turismo, ou melhor dizendo, chama o setor terciário da economia, uma indústria de serviços de turismo que cresce de uma maneira gigantesca no Brasil e que tentamos acompanhar e estamos acompanhando, evitando congestionamentos, colocando serviços à disposição e, acima de tudo, o que é muito importante e que poderão ver uma evidência desse fato, centrado especificamente no usuário.

Temos dado uma atenção muito especial ao usuário, não somente pelo sistema de qualidade total, de certificações, de ISO 9.000 que estamos processando, como também no que se refere aos portadores de deficiência física, adaptando, por exemplo, os aeroportos às suas necessidades. O serviço de relações públicas é um outro exemplo ou até mesmo quando editamos, em parceria com o Sindicato das Empresas de Transporte Aéreo, o manual dos usuários que cita todos os direitos e obrigações do usuário do transporte aéreo, para que possamos defender com firmeza aquilo a que eles têm direito.

Esse é um processo de educação. Todos nós estamos participando desse grande processo dinâmico de trazer mais tecnologia e desenvolver melhores condições para o usuário passageiro e para o usuário carga aérea.

Essa é a nossa história, a história da Infraero, aplicada ao Espírito Santo. É quase um credo, uma confissão de fé transformar o aeroporto de Vitória num grande centro de intermodalidade. Isso é inquestionável, é indubitável. Estamos trabalhando nessa direção; planejamos, elegemos como nosso objetivo estratégico, estamos investindo, estamos firmemente seguindo nessa direção através de atos, de investimento, de ações.

Como confiamos nesse desenvolvimento, também confiamos no desenvolvimento sócio-econômico do Espírito Santo, no qual temos fé e orgulho de dele participar.

Muito obrigado.

A SRª ELIZABETH DA CUNHA CHAVES - Agradecemos ao Dr. Adyr da Silva, Presidente da Infraero, pela sua brilhante apresentação, mostrando-nos um painel bastante amplo da situação do transporte aéreo e da rede aéreo-portuária, não apenas a nível nacional, mas no contexto do Espírito Santo, e o planejamento para o desenvolvimento no Estado dessa parte de transporte que, com certeza, integrará o modal aéreo aos demais modais que têm propiciado o desenvolvimento crescente do Estado.

Gostaria de lembrar a todos que o Seminário Senado Federal Corredor Centro-Leste continuará na semana que vem com novas palestras. Aproveito para convidá-los a aqui comparecerem no dia 16, quando será abordado o tema "Comércio Exterior Centro de Logística Internacional", às 18h30min.

O Seminário Senado Federal Corredor Centro-Leste tem o patrocínio do Senado Federal e apoio da Coimec, San Marco Mineração e **Rede Gazeta**.

Dando prosseguimento à nossa programação da noite, lerei um breve resumo do currículo do Dr. Geraldo Ferreira de Sá, Diretor-Presidente da Multiterminais, que fará a próxima apresentação.

O Dr. Geraldo Ferreira de Sá participou da implantação da Caseng - Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas Gerais - e da implantação da Cibrasem, a nível nacional, atuando como Superintendente. Foi um dos responsáveis pela implantação da Cobec, onde foi Diretor por 10 anos, na década de 70. Foi Diretor também da Cotia Trading, implantando a logística na empresa. É fundador e sócio da Multiterminais, exercendo o cargo de Presidente.

Gostaria, então, de convidar o Dr. Geraldo Sá para fazer a sua apresentação sobre o tema "Integração Sistêmica do Modal Aéreo e os Sistemas Aduaneiros".

O SR. GERALDO FERREIRA DE SÁ - Exmº Sr. Senador José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste; Exmº Sr. Brigadeiro Adyr da Silva, Presidente da Infraero; demais componentes da Mesa, minhas senhores e meus senhores, antes de iniciar, quero manifestar minha grata satisfação e meus agradecimentos por esse convite.

Na verdade, esse encontro está me reportando há alguns anos, já que, de 1983 a 1985, como Diretor Superintendente da Cotia Trading, tive a oportunidade de, juntamente com a Vale, pela Vitória-Minas, e a Rede Ferroviária Federal, pela SR-2, iniciar a implantação desse Corredor, que hoje é um sucesso absoluto, o Corredor de Soja do cerrado. Fomos os primeiros

compradores de soja de Barreiras, na Bahia, de Primavera, no Mato Grosso, enfim, com três pontos, três bases de suprimento do trem, três pulmões distantes: em Brasília, no terminal da Cibrasem; em Anápolis, no terminal da Casego; e Patrocínio, que tivemos na oportunidade que inventar, já que o local ideal seria Uberlândia. Mas como existe um trecho muito curto entre Uberlândia e Araguari, que é operado pela Fepasa, e não conseguimos convencer a Fepasa a permitir que fosse implantado um projeto para trazer a soja para o Espírito Santo. Foi uma tarefa difícil, mas muito gratificante. Fico muito sensibilizado em estar novamente no Espírito Santo, após partir para uma atividade mais ligada a **container**, carga conteinerizada, transporte intermodal e alfandegário, etc.

Vou iniciar de forma diferente do que normalmente faço nas minhas apresentações. Não vou começar dizendo o que é feito hoje e o que imaginamos que deva ser feito para que o Brasil possa realmente ter uma participação mais significativa no comércio exterior, já que a nossa participação, infelizmente, é extremamente tímida. Vou iniciar dizendo que a logística de transporte intermodal vai-nos obrigar, mais cedo ou mais tarde, quanto mais cedo melhor, a que a mercadoria do porto ou do aeroporto, principalmente mercadoria em **container**, seja imediatamente transferida para um EAD, que gostaria de chamar de porto seco e desse porto seco para o cliente.

Entendo que com as exceções que iremos expor, principalmente em relação a Vitória, que se tornou definitivamente o pólo automobilístico do Brasil, e automóvel não se encaixa muito bem no que estou referindo-me, e evidentemente em razão do porto daqui não dispor de muita área, pois enquanto não tiver terminais privados, mais terminais portuários, essas EADs serão necessárias. No dia em que o porto tiver muita área, tanto o EAD quanto (?), operamos o (?) mais moderno do Brasil, como mostrarei adiante. Sabemos que, ao longo do tempo, o **container**, por exemplo, não tem nenhuma razão para ficar parado no porto. O **container** foi inventado por ser fácil de ser manuseado. Hoje, até a Mitsui, por exemplo, exporta ferro e silício em **container**. Por quê? Porque chegando no porto japonês, é logo colocado em cima do veículo e pouco tempo depois está sendo utilizado nas fábricas japonesas.

Temos de brigar por muitas EADs, Senador, e não posso perder esta oportunidade de dizer isso. O Brasil precisa colocar muitas EADs, mas EADs porto seco - depois, irei explicar a diferença, que não é grande - junto aos pólos de produção, junto aos pólos industriais. A carga que fica parada no porto está perdendo a oportunidade de estar próxima a uma fábrica. Também não tem sentido deixar carga parada no porto na exportação.

Atualmente, com bastante satisfação, estamos vendo que o serviço de aduana brasileiro está, finalmente, cuidando da informatização, inclusive na importação; na exportação, já existe (?). Mas, na importação, um dos entraves para que isso funcione é ter de parar no porto e, mesmo que a mercadoria vá em trânsito aduaneiro, é um trânsito demorado. Para se conseguir um documento, uma DPA, mesmo simplificada, é demorado. Se queremos realmente tornar nossos produtos mais competitivos, se queremos realmente reduzir custos de quem produz, reduzir custos dos importadores e dos exportadores. Temos que agilitar o movimento de carga, pois, parada, ela não gera riqueza para ninguém, só gera despesas. Na verdade, este é um segundo exemplo, porque não podemos pensar em um volume muito elevado de **containers**, como o que precisamos movimentar, sem pensarmos na ferrovia. Aí, outro ponto altamente positivo: a privatização das ferrovias.

Então, imaginemos - e quanto mais cedo fizermos melhor - que o **container** sai do navio e já é colocado em pilhas para os estados. Imaginemos que, estando tudo informatizado, já saberemos o número de todos os **containers** que vêm no navio. Então, o navio descarrega aqui em Vitória, com carga para o Rio, para São Paulo, para Minas Gerais. Então, já é descarregado, colocando-se as pilhas nas posições corretas dos estados a que se destinam. Daí, uma outra equipe coloca nas composições ferroviárias, que, a essa altura, já deverão estar dispostas ao longo do cais.

Naturalmente, que aqui temos duas equipes, uma vez que todos que militamos no ramo sabemos que a prioridade número um é liberar o navio. Então, não se pode querer fazer as duas operações com a mesma equipe, ou seja, descarregar os **containers** do navio e também carregar o trem. Devemos ter equipes distintas: uma para descarregar os **containers** e a equipe ferroviária, carregando o trem para ir embora.

Nosso sonho é que a composição ferroviária já esteja saindo para Belo Horizonte ou para outro lugar sem que o navio nem sequer tenha sido descarregado por completo, porque aquele entrave, que era o DTA - Documento de Trânsito Aduaneiro -, deixará de existir. Na palestra seguinte, os senhores verão que isso já está bem adiantado, já para o ano que vem.

Então, esse trânsito aduaneiro será feito por computador, com uma comunicação apenas, não necessitando aquele contato físico. Imaginamos que isso, no futuro, não será mais necessário para se conseguir um Documento de Trânsito Aduaneiro.

Temos ali, também, um exemplo de logística para a indústria automobilística, para as montadoras. Embora a projeção esteja distante, justamente o que se pretende é que, com exceção dos carros - o carro está ali mas é meio duvidoso -, para os **containers**, por exemplo, e para a carga geral imaginamos também que o futuro lhes reserva um transporte, como nos países desenvolvidos, não em caminhões abertos, mas em caminhões do tipo baú, ou seja, fechados.

Imaginamos também que essas mercadorias do porto já irão diretamente, principalmente se elas se destinam a outro local distante: Uberlândia, Uberaba, Varginha, Belo Horizonte. Então, elas não têm muito que ficar no porto, mas, evidentemente que há as exceções. O próprio Porto do Rio, depois vamos ver, não tem muito área. Então, é inevitável que a retroárea e as redes ainda venham a ter uma função. Mas, à proporção que o porto for se alargando, for criando terminais privativos, a tendência é que essas cargas, principalmente a conteinerizada passe praticamente direto e vá ao seu destino. Aí nós vamos ter a redução de custos.

Muitas vezes, esse preço portuário elevadíssimo é creditado ou debitado somente ou em sua maior parte ao trabalhador portuário. Não é bem assim. O trabalhador portuário tem os seus pecados, a estiva tem os seus pecados, mas normalmente o que há é um desperdício, sendo, como vamos mostrar em seguida, a carga movimentada sem projeto logístico ou parada, ou com uma programação mal feita. Por exemplo, chega uma carga para exportação que vai ficar em uma posição que não é aquela, porque o navio vai parar primeiro no porto tal. Ou seja, não é feito um plano de estiva, a pré-estivagem. Então, nisso tudo o que há é o desperdício; o que há, em grande parte do nosso custo, é o custo brasileiro, é a falta de logística, é a falta de lógica na operação, é a irracionalidade na operação.

Sabemos - e isso não é segredo para ninguém - que nosso produto, a soja, bem como outros, no campo, é altamente competitiva. No campo, "damos banho" no produto americano. Todavia, no porão do navio deixamos de ser competitivos. Aí, precisamos culpar o câmbio, procurando subsídio, procurando algumas coisas, alguns favores que não seriam necessários se a racionalidade operasse nesse sistema, porque, hoje, e cada dia mais, as informações vão chegando mais rapidamente. A informática está aí se desenvolvendo a passos incríveis. O comprar e vender deixou de ser tão importante. Por exemplo: a soja. Todos sabem que, em Chicago, o preço da soja é "X", não há como mudar muito; pode mudar, mas algo muito pequeno. O que vai determinar se o produto é ou não competitivo, se alguém ganha ou perde dinheiro é a maneira pela qual a operação é conduzida, ou seja, a logística.

A logística nada mais é do que compor todos os sistemas mais lógicos: sistemas de transporte mais lógicos. Por exemplo, hoje estamos recebendo vários clientes de São Paulo, que operavam por via aérea, que saíram de Cumbica e estão vindo para o Rio, porque conseguimos entregar essa carga em São Paulo com uma rapidez extraordinária; entregamos na fábrica, na casa do cliente.

Então, a logística, por assim dizer, é algo engraçado. Às vezes, mesmo olhando, não se vê lógica nenhuma, como é o caso de um cliente de Campinas que descarrega no Rio de Janeiro porque fica mais barato do que descarregar em Santos. Na verdade, logística não tem lógica; há que se procurar os melhores meios.

Com toda certeza, o que estou procurando demonstrar ali é que colocamos o Porto de Vitória, o Porto do Rio e o Porto de Santos, as seaves(?) que já existem no interior do Brasil e as já anunciadas pela Secretaria da Receita Federal. A meu ver, é muito pouco; os processos deveriam se desenvolver com muito maior velocidade. Essas seaves(?) deveriam ser em um número muito maior do que o que se pretende, pois são absolutamente necessárias. Senão vejamos: de que adianta privatizar o porto e este funcionar bem se a carga não sai do porto com rapidez? Se se descarregar o navio com rapidez, sendo o porto eficiente, o que vai acontecer? Vamos também rapidamente congestionar o porto e não teremos como receber novos navios.

Sem um sistema intermodal eficiente, de nada adianta agilitar a operação portuária. Ela hoje é horrível, mas, se melhorar muito, sem o intermodal, não teremos solução. Temos que ter pontos para aonde levar essa mercadoria, como já demonstrei.

Pelo menos, na minha ótica é assim: a mercadoria tem que transitar no porto; porto não é ponto de concentração de carga, com as exceções

mencionadas. Ela tem que transitar no porto dentro do possível, principalmente o **container**.

Eu, por exemplo, vejo Vitória com as melhores seaves(?) do Brasil, as mais sofisticadas - inclusive, vim a algumas inaugurações. Vejo também que o seu desenvolvimento se pautou até hoje em automóveis. Todavia, tenho certeza absoluta de que, na hora em que se encontrar uma solução para o sistema intermodal, conseguindo colocar o **container** paulista em São Paulo, de forma competitiva, com agilidade e segurança, Vitória se transformará em um grande centro não só de automóveis, mas também de carga conteinerizada. Quanto a isso, não há a menor dúvida. Os tempos são bons, porque a ferrovia foi privatizada - volto a repetir.

Mesmo à distância, vemos ali, mais ou menos, um modelo. Como não operamos aqui em Vitória com equipe terminal, ali está uma demonstração do Porto do Rio, do Porto de Santos e do terminal em São Paulo, da ponta do trem em São Paulo.

(Projeção.)

Essa é São Paulo. Evidentemente, esse terminal já está muito maior e a fotografia também é ruim, uma vez que está do jeito que recebemos. Em suma, hoje é completamente diferente.

Na nossa ótica, o industrial paulista, o exportador ou o importador paulista não teriam que sair de São Paulo para se preocuparem com o Porto; eles teriam que, nessa posição de um porto seco, importar a sua mercadoria e exportá-la ali; ele receberia a sua mercadoria e a entregaria ali.

Então, vamos voltar um pouquinho: qual é a pequena diferença entre a seave e o porto seco que mencionei. Justamente aí está o problema, porque, hoje, um armador descarrega o seu **container** no porto de Santos - isso já aconteceu com alguma freqüência - e, de repente, esse porto entra em greve. Para não ficar com seu navio carregado, o armador descarrega-o no porto do Rio e contrata um serviço intermodal de trem para levar os seus **containers**. Só que ele não pode levar os seus **containers** para São Paulo, pois tem que levá-los todos para Santos.

Então, a situação é a seguinte: o trem passa na porta das fábricas com a matéria-prima e vai para Santos, para depois o importador buscar esse **container** em Santos. Isso não é possível, é jogar dinheiro fora.

Evidentemente, o **container** pode ir direto para São Paulo, mas desde que cada importador peça o trânsito aduaneiro, mas isso não funciona. O armador deve ter o direito de pegar o seu **container** no porto seco, mas, para isso, são necessárias ligeiras modificações na EAD, a fim de que seja realmente um porto seco.

A EAD, hoje, não tem como enfoque outra figura que não seja o importar e o exportador. Ela está voltada para dentro e tem que fazer com que, Senador, também esteja voltada para fora, olhando para o mar; que tenha como clientes também os armadores, para que entreguem seu **container** em São Paulo, em Uberlândia, fazendo a passagem de seu frete a partir dali. Isso, evidentemente, terá que acontecer.

Essa visão mostra o que disse antes, ou seja, que tanto Vitória como Rio de Janeiro têm poucos portos.

A respeito daquilo que disse, sobre o grande terminal de telhado meio vermelho ser nosso, evidentemente, no dia em que o porto funcionar bem não haveria necessidade - digo "haveria" porque mesmo que o porto funcione bem, não há área suficiente.

Não quero dizer que com a privatização o porto vai funcionar bem, pois isso depende de quem for para lá operar, mas se isso ocorrer, esses TRAs terão menos importância.

Rio e Vitória não são bem o caso, porque os portos são pequenos, mas quando abrirem os privativos, evidentemente haverá problemas e será necessário que se verifique uma forma.

Em Santos, onde todos os TRAs são longe do porto - não há um TRA em área ligada ao porto daquele jeito - a tendência é que ocorra dificuldade, mesmo porque Santos não consome nada.

Tenho que citar um exemplo: no nosso caso, pegamos o **container** no navio e levamos para o TRA, porque o porto não funciona. De lá, levamos esse **container** para uma estação ferroviária bem próxima.

Embora tendo construído um desvio ferroviário dentro do TRA - o Brigadeiro Adyr esteve lá e viu -, não existe área suficiente para manusear os **containers** do trem. Então, pegamos no navio um **container** de São Paulo, que não tem relação com o Rio de Janeiro, e o levamos para o terminal retroportuário alfandegário. Quer dizer, tiramos do porto e depois levamos para a estação ferroviária, para colocar no trem.

Com a exportação acontece a mesma coisa.

No encerramento, vamos passar um vídeo de um exemplo intermodal, pegando-se o **container** no navio, fazendo-se essas paradas todas, entregando-o em São Paulo, depois pegando-o em São Paulo, fazendo essas paradas e chegando ao navio. Isso é um custo absolutamente desnecessário e que onera a mercadoria sem nenhuma necessidade.

Vou falar um pouco do Infraconte, mencionado pelo Brigadeiro. Ele é um projeto que planejamos, inclusive firmamos um documento de intenção, um protocolo, que deveria estar funcionado há dois anos. Mas, para isso, era necessário que o porto também funcionasse.

Então, projetamos um sistema de barcaça, porque o rio não tem muita área, não tem nem retroárea grande. Parece que a Infraero já construiu, ou está construindo, um grande pátio, que constitui o intermodal mencionado por ele, e, evidentemente, ali haveria uma conjugação de todos os modais - do navio e da barcaça -, porque, conforme pode ser visto, pode-se usar os dois tipos de transportes. A barcaça constitui um meio de transporte extremamente barato. Depois, seria feita uma ligação com o trem e com o caminhão. Na verdade, esse Infraconte juntaria todos os modais.

Esse projeto não pôde ser feito ainda porque não temos o porto privatizado, mas agora parece que vai acontecer, porque os editais de privatização já estão circulando lá no Rio.

O que estou mostrando está um pouco difícil de ser visualizado, mas é possível ver-se a proximidade do porto com o aeroporto do Galeão, porque é perto se o transporte for feito pela barcaça. Com o caminhão já existem dificuldades, pois o caminho é feito pela Avenida Brasil, onde há o problema do congestionamento, mas o transporte com a barcaça pode ser feito por um quinto do preço que seria gasto com o caminhão.

Existe uma outra idéia para o Projeto Infraconte.

Ao lado, há uma barcaça, em Hong Kong, mostrando que, lá, a realização de operações do tipo contrabordo são comuns.

Então, a idéia seria ajudar as operações de descarga do navio, operando concomitantemente para o porto e para a barcaça. Dessa forma, o navio estará descarregando e a barcaça estará se dirigindo para a área do aeroporto, que é próxima e localiza-se do outro lado do porto.

Deve ter ficado mais ou menos demonstrada a nossa busca pelo serviço intermodal, visando, no nosso caso, às cargas paulistas.

O porto do Rio tem capacidade para 150 mil **containers** por ano, não mais. Quem pensar que o Rio tem mais chance do que isso com relação às cargas, está enganado.

Deve-se montar um sistema para São Paulo, que foi o que fizemos há seis anos e que os senhores verão num vídeo com duração de sete minutos.

Evidentemente, vamos iniciar tomando carga de Santos. Por que isso? Porque cada navio que pára no porto do Rio, no dia seguinte pára no porto de Santos.

Isso é outra aberração, isso não existe, ou seja, um **full container** parar num porto tão próximo. Não se encontra isso no mundo. Ou ele pára no porto do Rio ou pára no porto de Santos e alguém se encarrega de fazer a conexão.

Então, com relação ao navio que pára no Rio e que no dia seguinte segue para Santos, de cada cinco **containers** seus, quatro são para Santos e um para o Rio de Janeiro. O nosso projeto visa buscar esses quatro **containers**, mas, evidentemente, não da totalidade dos navios.

Hoje, temos convênio com 24 armadores, aos quais atendemos, mas só com a carga do Rio. Então, preferimos trabalhar com oito ou dez, mas com todos seus **containers**, seja para o Rio, para Minas, Espírito Santo ou São Paulo.

O navio sairá de lá apenas com os **containers** do sul do Brasil e será descarregado em Buenos Aires. Enquanto o navio estiver fazendo esse tráfego, estaremos entregando os **containers** nas fábricas ou nos terminais do porto seco mais próximo da fábrica, ao mesmo tempo em que estaremos recolhendo **containers** de exportação para o retorno do navio, que irá fazer apenas uma parada.

Ora, se o navio deixa de atracar num dos portos, de Santos ou do Rio, fará uma economia extraordinária, porque seu tempo de ouro é aquele em que está navegando, não o tempo em que está parado.

Os armadores estão dispostos a pagar para que essa carga seja levada até São Paulo, com a modificação na legislação que mencionei antes. Ora, se atualmente o importador também já nos paga, teremos uma soma de faturamento absolutamente desnecessária, porque qualquer operador de sistema logístico ou multimodal tem que estabelecer qual é sua margem. Se ele for inteligente, repassará o que passa dessa margem para o seu cliente, o importador

e o exportador. Por quê? Porque vamos dar condições de competitividade a esse importador e exportador.

Vamos sair dessa posição, que diria ser até um pouco vexatória, no mercado internacional. Nossa participação atual é pior do que era anos atrás, com crescimento vegetativo e olhe lá. É muito ruim, muito ruim mesmo, porque temos que dar condição.

É claro que outras medidas como juros altos e exportação de impostos também têm que conjugar no mesmo caminho. Mas o Brasil tem tudo para ser um grande país exportador. É claro que, a cada dia, a guerra fica pior. À medida em que vamos nos organizando, as barreiras que nos são colocadas ficam cada vez maiores.

Esse momento em que é formado o Mercosul é singular. Ou nos preparamos rapidamente para que o Brasil seja efetivamente o grande centro de cargas do Mercosul, ou estaremos correndo o risco de perder essa possibilidade, embora estejam aqui os melhores portos e tudo que existe de melhor.

A nossa grande sorte é que, na Argentina, embora seus portos estejam sendo privatizados a um custo extremamente baixo, não há condições de existir um porto importante. Em Buenos Aires, o calado é de apenas dez pés. O calado é de rio, e não adianta dragá-lo; draga-se num mês, e, no mês seguinte, tem que se dragar novamente. Isso é extremamente caro. A Drª Sandra tem estado em Buenos Aires e pode confirmar isso. O Brasil tem essa sorte.

Temos que tentar tirar carga do outro porto para obrigá-lo a se tornar competitivo. É nesse sentido que enxergamos o processo. Fora disso, fica muito difícil trabalhar, porque, na verdade, a solução para esse problema da competitividade do produto brasileiro está nas mãos do operador multimodal.

Agora vamos ver o filme.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. APRESENTADOR - A seguir, vamos observar a primeira experiência prática de um provedor de serviço, que, na época, era formado por uma parceria de múltiplas partes. Esse provedor dota toda a comunidade de carga com recursos e meios para que a interação de informações e a troca eletrônica de documentos sejam eficientes.

Vamos falar do segundo item. A International Air Transport Association, IATA, organismo que, em nível mundial, regulamenta e dissemina procedimentos-padrões na indústria aérea em termos operacionais e comerciais, começou a se interessar pelo sucesso desse empreendimento e fez um convite à British Telecom, que, na época, era o provedor que desenvolveu o **software**.

Como a IATA funciona no Canadá e na Suíça, escolheu-se o Aeroporto de Zurique para definir padrões que pudessem multiplicar o funcionamento desses CCEs em outros aeroportos do mundo. Isso aconteceu no início de 1990. Isso foi homologado, e a IATA incentiva a criação de CCEs em todo o mundo.

Desde 1990, foram criados quase 20 CCEs nos principais aeroportos do mundo: nos Estados Unidos; na Inglaterra, que foi a pioneira; nos principais países da Europa ocidental; em Cingapura; em Tóquio, no Japão; na Austrália; na Nova Zelândia e em Hong Kong.

Em 1995, tive a felicidade de sair da Varig e ajudar a implantar, junto com a Federal Express, a American Airlines e outras transportadoras, a primeira experiência concreta no Brasil. Na época, foram conectados 60 agenciadores de carga aos sistemas e aos vôos das empresas aéreas. Isso começou a migrar também para o lado da alfândega brasileira, com o advento do mantra no início de 1995.

Por uma circunstância infeliz, a Teledine, empresa sediada nos Estados Unidos e convidada por essas empresas aéreas para instalar o serviço no Brasil, desistiu do negócio no Brasil e até mesmo nos Estados Unidos. A Teledine estava mais focada em outros segmentos e em outros produtos e serviços.

No final de 1995, tive a satisfação de ver um grupo, como o "multiterminais", investindo e acreditando no advento de novas tecnologias. Esse grupo viabilizava empresarialmente a criação do CCE Brasil como uma empresa que desenvolveria esse serviço. Essas condições foram viabilizadas. Foi desenvolvida uma parceria com a Societé Internationale de Telécommunications Aéronautiques, SITA, que é a maior empresa de telecomunicações em termos topográficos, devido até mesmo à necessidade de atender aos seus clientes, que são as empresas aéreas. A SITA atua em 220 países em todo o mundo, com alto nível de confiabilidade, por ser uma rede privativa.

A partir de um acordo assinado com a SITA, em julho de 1996, em Londres, complementado pela homologação da SITA feita em outubro, está sendo instalado no Brasil o serviço exclusivo CCE Brasil. Os benefícios esperados com a atuação do CCE Brasil e com a implantação desse serviço de EDI são enormes. Hoje, há quase cem consolidadores e desconsolidadores e alguns importantíssimos importadores e exportadores. Nesse processo, estão atuando os principais transportadores aéreos. Já contamos com a adesão de empresas de navegação e de transporte de superfície, principalmente no transporte de carga no eixo Manaus/São Paulo. Também há a importante participação da autoridade aduaneira do Serpro, através da implantação do mantra, viabilizando mecanismos de troca eletrônica. Como não poderia deixar de ser, contamos também com a importante participação da Infraero - vamos falar mais adiante sobre isso - e com o advento do Tecaplus.

Vamos falar rapidamente sobre três conceitos, que são extremamente críticos quando se pensa num serviço como o CCS Brasil, que será implantado para suprir esse tipo de deficiência. Falaremos também sobre carga parada e sobre a movimentação de insumos e produtos finais. Finalmente, falaremos sobre os Sistemas de Controle Aduaneiro.

O conceito de carga parada, que já foi abordado pelo Dr. Geraldo, é extremamente crítico. Por exemplo, um estudo feito pela IATA sobre o modal aéreo, que movimenta fisicamente a carga uma vez que esta já tenha sido embarcada mais rapidamente nos outros modais, demonstrou que, estatisticamente, em termos médios, entre um ponto "a" e um ponto "b", uma carga permanece dentro da aeronave apenas durante 10% do tempo; durante 90% do tempo, a carga é deslocada do ponto de origem até o ponto de embarque, é armazenada e passa pela inspeção aduaneira. Depois, a carga vai do ponto de desembarque até o destino final.

Os quase 20 países que operam os CCSs, como a Inglaterra, Cingapura, Hong Kong, experimentaram um ganho muito grande na agilização desse procedimento. A grande maioria dos casos em que uma carga pára, inviabilizando a sua movimentação até o destino final, ocorre devido à falta de informações. Há necessidade de documentos e de dados que devem ser transmitidos entre um ponto e outro, entre a Receita Federal, o armazém, o agente consolidador e o importador etc.

O segundo conceito diz respeito à movimentação de insumos e produtos finais. Com a globalização da economia, como foi muito bem colocado aqui pelo Brigadeiro Adyr, a interação em nível mundial entre pontos que produzem insumos diferenciados e pontos que montam produtos finais ficou extremamente acelerada. Não vou citar o nome, mas, hoje, uma grande empresa do Japão, que tem parceria com o CCS Brasil e desenvolve um sistema de troca eletrônica de informações... **(falha na gravação)**... que eles chamam de estoque flutuante, transportado por navios, barcas, caminhões e aviões até chegar ao ponto final. Exige-se esse tipo de operação, que tem que ser intermodal: a carga é transportada por caminhão, pela barca de Manaus, pela carreta de Belém, pelo navio que a levará até o Porto do Rio de Janeiro ou de São Paulo. Exige-se um intercâmbio de informações para saber em que pontos e em que condições esse estoque flutuante está-se movimentando.

Finalmente, quero dizer que, no Brasil, desde 1993, os Sistemas de Controle Aduaneiro vêm sendo efetivamente implantados com tropeços. Inicialmente, não foi aplicada a filosofia de troca eletrônica de informações, mas, agora, é dada muita ênfase a isso. Na última transparência, mostra-se esse tipo de sistema. Incluí a Infraero, porque a automação dos sistemas de controle da alfândega e da Infraero é um ponto extremamente importante para a agilização da logística de transporte, especialmente no modal aéreo.

Há alguns fatos que demonstram isso claramente. O primeiro é a implantação do Siscomex-exportação, ocorrida na passagem de 1993 para 1994. Esse processo foi um pouco traumático. Havia uma filosofia **on line**, que a Inglaterra teve que abandonar no final da década de 1970. Mas, mesmo assim, esse foi o primeiro módulo expressivo de implantação de automação no Brasil em nível de alfândega.

Depois, houve o mantra aéreo, que também funcionava **on line**. Também era necessária a digitação de informação nos aeroportos em janeiro de 1995. O mantra aéreo forneceu um ligeiro avanço tecnológico com a implantação do EDI, que só foi possível de ser realizada porque, na época, as principais empresas aéreas, juntamente com a Teledine, conseguiram fazer com que a Varig transferisse eletronicamente as informações para o sistema mantra, antes do vôo chegar. Esse foi o primeiro avanço tecnológico, em que foi aplicada a troca eletrônica de informações, EDI. Essa sigla significa Eletronic Data Interchange. Isso aconteceu em julho de 1995. Na época, os CCSs estavam embrionários.

Temos o Siscomex-importação, e daí para frente são só boas notícias. O Siscomex-importação já iniciará, no ano que vem, com a filosofia **add fact**, ou seja, com o EDI aberto, não-proprietário, aceitando que os importadores, por meio de PCs ou de seus próprios sistemas de controle de

importação, transfiram as informações automaticamente, sem necessidade de digitação de documentos.

O Tecaplus da Infraero, que já está sendo implantado no aeroporto de Porto Alegre - em vias de implantação ou já implantado no aeroporto de Manaus -, também traz uma filosofia altamente auspiciosa, quer dizer, voltada para o futuro. Foi desenhado para receber informações da carga que vai chegar a um determinado aeroporto no momento em que for posicionada para embarque no exterior e, depois, a confirmação da sua saída da aeronave. Essas informações são passadas para o sistema Teclapus em cada aeroporto em que ele estiver operando. **(Falha na gravação.)**

A SRª ELIZABETH DA CUNHA CHAVES - Gostaríamos de registrar a presença ao nosso evento da Vice-Prefeita eleita, Drª Luzia Toledo, que muito nos honra, e também do Secretário de Estado dos Transportes e Obras Públicas, Dr. Fernando Betarelo.

O Seminário Senado Federal e Corredor Centro-Leste tem o patrocínio do Senado Federal e o apoio da Coimex, Samarco Mineração e da **Rede Gazeta**.

Gostaria também, de mais uma vez, convidar os presentes para continuarem acompanhando o seminário na próxima semana. Há programação para a segunda-feira, dia 16, às 18h30min, e para o dia 17.

Agora, dando continuidade aos nossos trabalhos, ouviremos as considerações dos debatedores da noite: Dr. Guilherme Lacerda, Diretor de Operações do Bandes, Dr. Guilherme Sarcinelli, Diretor da Coimex, e Dr. Carlos Ernesto Campos, Presidente da Silotec.

Lembraria aos presentes que aqueles que quiserem fazer perguntas aos palestrantes poderão elaborá-las durante a exposição, preferencialmente por escrito, para otimizarmos o tempo e darmos oportunidade a todos que queiram manifestar-se.

Os debatedores terão 10 minutos para fazerem suas considerações a respeito dos temas apresentados.

Passo a palavra ao Dr. Guilherme Lacerda, Diretor de Operações do Bandes.

O SR. GUILHERME LACERDA - Boa-noite a todos, ao Exmº Sr. Senador José Ignácio Ferreira e ao Exmº Sr. Brigadeiro Adyr da Silva, por meio de quem cumprimento todos os componentes da Mesa.

Julgo que seria mais oportuno, diante desse painel tão rico de informações, fazer algumas breves colocações. Penso que o mais pertinente não é fazer outra palestra, mas permitir que haja participação de todos aqui presentes.

Estou realmente muito impressionado com o volume de informações que recebemos hoje, o que mostra a riqueza de detalhes, a complexidade do tema de que estamos tratando.

Tenho certeza de que este seminário, promovido pelo Senado Federal, com a participação de diversas empresas locais, é uma grande contribuição para o Estado do Espírito Santo e para o Brasil. Não é uma questão exclusivamente estadual: interessa a todo o Brasil.

Vimos o Brigadeiro Adyr da Silva fazer uma apresentação entusiasmada, o que nos deixa realmente otimistas também a respeito dessa questão dos aeroportos brasileiros. Ele fez uma referência importante a essas modernizações que estão sendo feitas em todo o Brasil, inclusive no nosso aeroporto.

Há poucos dias, estive conversando com o Betareli, que está aqui presente, o que me deixa mais à vontade para falar sobre isso. Já incluímos no Orçamento de 1997 a nossa contrapartida para darmos andamento às obras iniciais do aeroporto de Vitória, de tal maneira que possamos fazer no Espírito Santo, como foi ressaltado, esse exemplo de multimodalidade, um modelo tão articulado, que inclui os aeroportos, as ferrovias e as rodovias.

Um ponto importante que tem de ser ressaltado é o de que o Governo do Estado, como nós todos estamos cientes e temos acompanhado, tal como os demais Estados brasileiros, passa por uma profunda crise, que exige um ajustamento inevitável, inexorável. Assim como as empresas privadas tiveram de ajustar-se no início dos anos 80, o Estado, agora, tem de fazer o seu ajustamento.

Apesar de toda essa crise - como membro da equipe do Governo, julgo fundamental fazer essa colocação -, estamos levando em conta que não podemos deixar de criar essas articulações, essas pontes para uma viabilidade do nosso Estado no futuro. Se a questão financeira é fundamental, tem de ser resolvida, enfrentada, não podemos deixar de tratar das questões de investimento e infra-estrutura.

Nesse sentido, as estações aduaneiras do Estado - as quais foram muito bem apresentadas pelo Dr. Geraldo, que já as conhece - articulam-se no contexto dos portos do nosso Estado.

Agora, não podemos exclusivamente ressaltar que temos os portos mais eficientes; devemos trabalhar na perspectiva de melhorar, aprofundar esses benefícios que temos. O que me parece importante é verificar que, num período de globalização - ou de abertura de mercados - simultâneo a uma estabilização, abre-se para o nosso País uma série de oportunidades profícuas, uma série de efetivas chances de ampliar o mercado, o comércio, e a questão da logística, da definição de mercados passa a ter um novo referencial. Estão acontecendo mudanças em todo o País - no Rio de Janeiro, em São Paulo, no sul do País, no Nordeste -, e o Espírito Santo está se mobilizando nesse sentido.

Vale a pena ressaltar que, há poucos dias, numa articulação do Governo do Estado com diversos sindicatos dos portos e com a administração da Codesa, fechamos um acordo de reduzir o custo operacional para o Mercosul. O acordo inicial foi de seis meses; agora foi feito um novo acordo para funcionamento 24 horas. Dessa forma, ao mesmo tempo em que há toda essa discussão em termos de investimentos, tem-se de tomar iniciativas para criar um ambiente favorável.

O que interessa ao investidor, o que interessa para a viabilização de negócios é que se tenha um ambiente favorável em termos de instituições. Não é possível fazer um desenvolvimento nacional, se não existirem instituições fortes: privadas, públicas, paraestatais ou estatais; as públicas podem ser estatais ou não-estatais. Então, é esse ambiente favorável, adequado que temos de trabalhar e pensar de uma forma mais articulada.

Também vale a pena mencionar que as estações aduaneiras, toda essa estrutura retroportuária, essa questão da logística está muito vinculada a esse ponto que foi citado, no final, pelo Dr. Roberto, em termos do Custo Brasil; no momento, todo o funcionamento se dá a partir do EDEAI, ou seja, do sistema de informática, de troca de dados eletrônicos.

A questão da logística não passa, exclusivamente, pelo espaço físico, pela distância física; diz respeito a um arranjo, a um esquema multimodal.

Hoje, a questão do desenvolvimento industrial das economias emergentes e dos países desenvolvidos está muito vinculada ao fato de se ter o fornecimento imediato dos insumos e dos serviços, de tal maneira que não haja mais estoque nas fábricas.

Algo que está deixando de existir nas fábricas é justamente o controlador de estoques, justamente todo esse sistema de controle de cargas. Isso já não existe mais em diversas fábricas; o que existe são cargas movimentando-se nas estradas e chegando no momento oportuno.

Por fim, gostaria de ressaltar que o Espírito Santo é o Estado que tem o maior grau de abertura de comércio exterior do Brasil. No ano passado, a sua participação, em termos de importações e exportações brasileiras, foi de 6% a 7%; em comparação com o seu Produto Interno Bruto, está em torno de 27%, ou seja, o Espírito Santo é um Estado vocacionado para o comércio exterior.

Temos uma série de vantagens comparativas. Agora, necessitamos trabalhar de forma articulada para fazer com que isso ganhe força e atinja novos estágios de integração. Estou convencido de que é necessário diversificar cargas em termos de importação e de exportação.

É muito interessante chamar a atenção para aquilo que o Dr. Geraldo ressaltou: que, apesar de tudo, nosso nível de comércio exterior é muito baixo. É mais baixo, hoje, do que no início da década de 80 em termos de participação no mercado mundial de comércio de importação e exportação - estamos abaixo de 1%. Temos que aprender a ser mais agressivos e proativos em termos de comércio exterior. Isso implica criarmos condições favoráveis para estimular a venda do nosso produto.

Estou certo de que a discussão inicial sobre o aeroporto de Vitória mostra a importância e a centralidade de termos um aeroporto mais moderno, que passe a transportar cargas para os centros industriais mais densos. Nesse sentido, Vitória possui uma série de vantagens que se unem à questão da ferrovia e dos nossos portos.

O Bandes, como agente de fomento, como Banco de Desenvolvimento, encarregado de assumir essa política de fomento, tem feito todo o esforço para tornar esta discussão mais objetiva: a discussão sobre a questão de cargas, das linhas de transporte, de alternativas viáveis para que possamos construir algo que seja pensado não apenas em termos de um governo de quatro anos, mas algo para um novo milênio, algo que tenha perenidade. São esses os enfoques que eu teria para fazer. Muito obrigado.

A SR^a. ELIZABETH DA CUNHA CHAVES - Passamos a palavra ao próximo debatedor, Dr. Guilherme Sacineli, Diretor Superintendente da Coimex.

O SR. GUILHERME SARCINELI - Senhores componentes da Mesa, meus senhores e minhas senhoras, é um prazer estar participando dessa Mesa de debates.

Depois de tudo o que foi dito, nas três importantes palestras que ouvimos, para nós é uma satisfação muito grande constatar como estão adiantadas as providências relativas à modernização do nosso aeroporto, o qual tem uma importância vital nesse fluxo de importação e exportação em Vitória.

Eu diria que a partir da abertura das importações, em 1991, o primeiro grande avanço no Estado foi a criação e a implantação de uma estrutura retroportuária que, sem dúvida hoje é a mais bem aparelhada do País tanto em extensão de área quanto nos seus sistemas de controle, equipamentos, enfim, nos recursos humanos desenvolvidos.

Hoje, temos cerca de 900 mil m² de área pavimentada e preparada para a movimentação de cargas. Desse total, cerca de 45 mil metros são cobertos. O primeiro passo foi dado em termos de criação dessa infra-estrutura retroportuária. Os passos seguintes serão a modernização do nosso aeroporto - já comentamos - e do porto, onde há muito a ser feito. Felizmente, sentimos que estamos nos aproximando do momento dessa modernização seja pela privatização das suas operações, seja pela implantação de novos terminais. A própria Coimex participa da implantação de um novo terminal em sociedade com empresa do Rio de Janeiro. Trabalha também com pela modernização do sistema viário.

As ferrovias estão num processo adiantado de privatização. A sua conseqüente modernização vai ser um elo importante nessa estrutura logística que está implantada em Vitória. Para ser operacionalizada adequadamente, precisaríamos de que todas essas áreas estivessem funcionando: o aeroporto, os portos, a ferrovia e também o sistema rodoviário.

Como foi dito pelo Dr. Geraldo, o nosso primeiro encontro foi com uma verdadeira avalanche de veículos entrando pelo Estado. Tivemos que nos preparar às pressas para aprender a operacionalizar esses veículos, e conseguimos.

Estamos aparelhados. Pessoas e equipamentos fazem, com toda a segurança, a movimentação e os serviços a que se prestam. Mas não paramos nisso. Sentimos, de pronto, que precisamos movimentar todas as outras mercadorias. Temos que realmente ser um grande centro de prestação de serviços e de distribuição **just in time**, como foi dito pelo meu companheiro. E é o que estamos buscando fazer. A armazenagem hoje é uma mera assessoria nos serviços que pretendemos prestar. Temos que agregar outros serviços, necessários ao bom atendimento, ao Código do Consumidor. Por exemplo: etiquetar produtos, colocar códigos de identificação, de constituição química, transformar pacotes maiores em pacotes menores ou, ainda, juntar diversos pacotes menores numa unidade maior de acordo com a necessidade do cliente.

Esses serviços já estão sendo desenvolvidos, e os sistemas necessários para esse funcionamento estão muito adiantados. Vale dizer que podemos receber mercadorias, como autopeças, cosméticos - temos contrato com duas grandes empresas distribuidoras de cosméticos -, podendo enviá-las exatamente para onde o cliente desejar, em qualquer ponto mais afastado do País num tempo que varia de um dia até no máximo sete dias. Esse tipo de trabalho está sendo desenvolvido; acreditamos que poderá funcionar perfeitamente.

Vitória está distante apenas mil quilômetros dos principais centros consumidores do País. Com mil quilômetros de raio alcança-se praticamente 80% do PIB nacional. Não estamos tão longe assim. Temos que ter eficiência nos sistemas que estamos implantando. Estamos confiantes de que iremos conseguir e de que estamos no caminho certo.

A SR^a ELIZABETH DA CUNHA CHAVES - O terceiro debatedor da noite é o Dr. Carlos Enéas de Campos, a quem, neste momento, passamos a palavra.

O SR. CARLOS ENÉAS DE CAMPOS - Exm° Sr. Senador José Ignácio, Brigadeiro Adyr, na nossa modesta opinião quase tudo foi dito até agora.

A posição que o Estado do Espírito Santo ocupa hoje no cenário nacional é fruto da conquista do trabalho e, acima de tudo, de dois aspectos muito firmes que se chamam: qualidade de prestação de serviço e competitividade na questão do dinheiro. Hoje, com toda essa infra-estrutura, é possível que daqui, da Capital, Vitória, se coloque qualquer produto - **container**, carro - em condições de competitividade com os Portos de Santos e do Rio de Janeiro. Isso foi fruto de muito trabalho. Mostramos que é possível, com o trabalho do capixaba e com o investimento de pessoas de outros Estados, tornar um Estado pequeno em um centro próspero. O Espírito Santo está dentro de uma esfera grande de competitividade e de consumo. Esses e outros empreendimentos foram conquistados no mercado sem proteção legal - talvez empresários como o Dr. Cosia, pioneiro, colocaram-se em campo em busca desse resultado.

Queremos - e falo como investidor de fora do Espírito Santo - ter oportunidade de colocar-nos numa posição - perdoe-me o Brigadeiro - em que possamos tornar o nosso aeroporto competitivo em relação aos aeroportos de São Paulo e do Rio de Janeiro. Já provamos que temos condições para tal. Há empresários capazes de apostar nesse investimento.

Não adianta pensarmos - na minha modesta visão de paraibano radicado em São Paulo - em nos contentar com a ampliação de um aeroporto de passageiros. A nossa ambição é muito maior. Queremos competir com o Estado de São Paulo. O Brigadeiro, tenho certeza, me entende perfeitamente: com aquele número de aviões a que a todo o instante saem, que chegam, que quase se chocam um com o outro, não se pode pensar em investir só em Viracopos, Guarulhos e nos aeroportos do Rio de Janeiro. Na verdade, o Espírito Santo pode ser uma opção de carga. (Palmas) E tão boa é essa opção, como foi a portuária. Por que não a aérea? Penso que hoje as coisas têm que ser vistas dentro de uma visão não-regional. O Espírito Santo não é um Estado que precisa de um aeroporto de passageiros. Na minha visão, o Espírito Santo precisa ser competitivo, pois é um grande centro de serviços e deverá ter essa vocação continuada no sistema aéreo.

Na verdade, o Brigadeiro e eu já havíamos discutido este assunto juntamente com o Senador José Ignácio Ferreira. Trouxe a questão à baila porque não me contentei em apenas aumentar o Aeroporto das Goiabeiras. Isso é muito pouco para o Espírito Santo.

Agradeço a oportunidade de expressar o meu pensamento. (Palmas)

A SR^a ELIZABETH DA CUNHA CHAVES - Agradecemos aos debatedores por suas considerações a respeito das palestras e dos temas apresentados. Neste momento, abriremos um espaço para aqueles que desejarem fazer alguma pergunta, ou esclarecimento, ou mesmo um comentário sobre o que aqui foi apresentado.

Solicitamos, por gentileza, que a pessoa se identifique para melhor direcionamento da resposta.

O SR. COELHO - Sou da Associação Comercial de Vitória. Dirijo esta pergunta ao Brigadeiro Adyr: O funcionamento de um aeroporto internacional de cargas no Espírito Santo, em termos percentuais, em quanto deverá aumentar a movimentação de mercadorias no Estado, considerando-se o quadro atual? Qual a previsão?

O SR. ADYR DA SILVA - Em primeiro lugar, temos que considerar que as condições são extremamente favoráveis. Em segundo, que o crescimento, mesmo sem ter havido grandes investimentos em infra-estrutura da movimentação aérea, tanto de passageiros quanto de cargas, aqui em Vitória, tem sido acima da média nacional. Aproveitar esse tremendo potencial, que ocorre agora e que tem sido muito puxado pela movimentação portuária, vai fazer com que nos mantenhamos muito acima da média nacional.

No momento, farei uma declaração importante - talvez tenha passado por esse assunto rapidamente: Guarulhos já está estagnado, não tem mais como crescer. Não vamos mais investir em Guarulhos. O que estamos fazendo em Guarulhos é aumentar o nível de informatização, de automatização, treinar pessoal etc. Mas isso será um crescimento muito lento. Ou seja, para aqueles que estão acostumados com conceito de economia de produção marginal, a produção marginal de Guarulhos é baixíssima. Ao passo que agora estamos explorando o grande potencial que temos em Viracopos. E o potencial de Vitória é maior até do que o de Viracopos, porque temos um mercado imenso à nossa disposição. Eu diria mais, concordando com o conceito de que o Espírito Santo para ele é apenas um aeroporto. Temos perspectivas maiores de crescimento. E mais ainda, como já temos um investimento inicial, uma plataforma de partida no Aeroporto das Goiabeiras, onde temos um investimento substancial e ainda um crescimento ilimitado pela frente, poderemos crescer, com os investimentos que estamos realizando no segmento de carga aérea, a níveis acima de 10%, 15% ao ano. Talvez até mais. Com isso atingiremos um valor significativo, uma participação significativa de Vitória no contexto nacional.

Não queremos ter a veleidade de dizer que apenas um aeroporto vai esgotar essa tremenda capacidade. Ao contrário. Inclusive já temos reafirmado aqui, em outras oportunidades, para o Senador José Ignácio, que outros

empreendimentos aeroportuários que vierem a entrar no processo de gestação relacionado com o Espírito Santo estamos aqui para aplaudir e apoiar. Entre outras, porque cada coisa vem a seu tempo. Hoje estamos no tempo de ampliar o Aeroporto de Goiabeiras. Esse ciclo poderá durar seis, oito, talvez dez anos. Depois virá o ciclo de continuar a ampliação por outros meios, porque o potencial a explorar no Espírito Santo é ilimitado.

Agora, lembro a todos que a exploração aeroportuária, quando se restringe aos componentes mais ricos do aeroporto, como os terminais de multimodalidade com toda essa pujança que foi mostrada aqui pelo Dr. Geraldo no sistema de integração, a rentabilidade é altíssima. Mas, quando jogamos no mesmo contexto e lançamos a parte de infra-estrutura básica tais como pistas, pátios, controle de tráfego aéreo, balizamento, meteorologia etc, a rentabilidade não é tão grande assim.

Por isso, acredito que ainda existem campos ilimitados de exploração e expansão. Tenho a certeza de que se olharmos para um horizonte não muito distante, talvez uma geração à frente, de 20 a 25 anos, a fisionomia de intermodalidade do Espírito Santo será totalmente mudada para melhor, dentro desse contexto. Vamos encontrar também um contexto aeroportuário muito mais evoluído. E essa melhoria não é privilégio apenas do Espírito Santo. O Brasil todo caminha de forma extraordinária em termos de expansão e aproveitamento de seus potenciais, inclusive até mesmo da exploração de serviços, que é uma área terciária, que ainda está na sua infância. Se observarmos certos setores como a área financeira, a de turismo, a de informática, veremos que o Brasil, praticamente, ainda nem nasceu; estamos ainda nos preparando. Ou seja: há uma capacidade imensa de se transferir para o setor de serviços, que também precisa, depende do transporte aéreo, porque necessita de segurança, de velocidade, de qualidade, de bom atendimento, de eficiência.

Dentro desse quadro, diria que, se olharmos para o futuro, veremos o Espírito Santo possivelmente pontilhado de aeroportos altamente eficientes e capazes. Dou meu testemunho de que, progressivamente, vamos crescer no tráfego aéreo como temos crescido nos últimos anos, não apenas no que diz respeito ao setor de passageiros como, acima de tudo, no de cargas. Veremos uma outra fisionomia dentro dos próximos anos no Aeroporto de Goiabeiras. Possivelmente, dentro de dois ou três anos, assistiremos a um grande ciclo de desenvolvimento, principalmente no setor de cargas, na intermodalidade do aeroporto, e que talvez deverá levar de seis a dez anos, até conseguir o mesmo ponto atingido por outros aeroportos em condições talvez até menos favoráveis, como foi o caso de São Paulo - como o que está acontecendo em Campinas -, que caminha para a mesma situação; ou seja, de necessidade de outros aeroportos para dar vazão a um tremendo potencial.

Minha visão é a de que vamos crescer vigorosamente nos próximos anos.

A SRª ELIZABETH DA CUNHA CHAVES - Há alguma outra pergunta, por gentileza?

O SR. EDUARDO PRATA - Sou Gerente do Porto de Vitória. A primeira pergunta a dirijo ao Brigadeiro, e a segunda pergunta, ao Dr. Geraldo.

Brigadeiro, não sei se entendi bem, mas acho que o investimento em supra-estrutura, como armazenagem, serviço de manuseio de carga, serviço de (?) de **containers**, de desconsolidação de **containers** é muito bem feito pela iniciativa privativa. Não entendo por que ainda se faz esse tipo de serviço com a Infraero. Esse investimento, em supra-estrutura, deve ser feito pela iniciativa privada, guardando-se o dinheiro para construir pistas, que é infra-estrutura. (Palmas.)

Dr. Geraldo, Vitória não quer que seja descarregado um **container** no Rio de Janeiro e quatro em Santos. Queremos descarregar cinco e embarcar dez. Estamos nos candidatando a isso.

O SR. ADYR DA SILVA - Gostaria de lastimar a posição totalmente equivocada da colocação. Em primeiro lugar, o Governo não tem nada a ver com isso. A Infraero ainda é uma empresa estatal. Digo ainda, porque o próprio Presidente já declarou que ela está no processo de privatização junto com outras empresas. E não recebe um centavo do Governo. A Infraero é gerida estritamente como uma empresa privada. Dessa maneira é até louvável que uma empresa com essa característica vá investir nessa infra-estrutura que, pelo que entendi de sua pergunta, cabe ao Governo a infra-estrutura pesada, como pátios e pistas; a supra-estrutura, para a iniciativa privada. É um exemplo extraordinário. Tiramos da supra-estrutura os meios necessários para investir na infra-estrutura. E com os recursos de exploração, sem apoio governamental, ampliamos pistas, como é a previsão para Vitória, onde estamos ampliando pátios e vamos construir o terminal de intermodalidade. E é exatamente dentro do setor de cargas que está a nossa maior capacidade de obter recursos. São as duas maiores fontes de recursos que temos: o setor de carga aérea e o de atividades não-operacionais - atividades comerciais que as empresas desenvolvem.

Trazemos esses recursos exatamente para manter, montar, desenvolver, construir, administrar e explorar todo o contexto geral. Funcionamos precisamente como uma empresa privada. E digo mais, não quero avançar muito porque é delicado abordar um assunto sobre empresa ainda controlada pelo Governo. Mas não só o nosso gerenciamento é igual a de uma empresa privada, gerando os seus recursos, inclusive para investimento, como também diria que se, amanhã ou depois, necessitarem ou desejarem privatizar a Infraero, não há problema nenhum, ela pode ser totalmente privatizada. Aliás, já é tempo de dar o primeiro passo. Ou seja, de transformar uma empresa que tem apenas dois sócios numa empresa que poderia ser de economia mista, e depois até caminhar, com mais facilidade, para um processo de privatização. Mas isso não nos compete. A empresa tem proprietário. Somos gestores de uma empresa que foi constituída pelo Governo há 23 anos. Durante cerca de mais ou menos oito a dez anos, o Governo aportou recursos para a empresa. Depois entrou numa faixa de incertezas, porque, ora aportava recursos, ora não aportava. Criou taxas especiais, fundos aeroportuários, de desenvolvimento, e, finalmente, caminhou para o sentido oposto. Hoje transferimos, fora impostos, taxas e outros elementos para os poderes públicos, um terço da nossa receita líquida para o Governo. Então, trata-se de uma empresa que tem uma característica saudável e que tem se comportado como uma empresa privada. Se vai entrar ou não no programa de privatização, de desestatização, é uma outra questão.

De forma que, para finalizar, conseguimos, através da nossa habilidade - desculpe-me a modéstia -, explorar um serviço altamente complexo, que exige muita tecnologia, muito treinamento, um gerenciamento muito cuidadoso, porque inclusive as questões de segurança ultrapassam e muito os limites da imaginação e, dentro desse contexto, obter os elementos necessários até mesmo para suportar o desenvolvimento de uma infra-estrutura, para que possamos manter o ciclo harmonioso. Essa a posição que a Infraero tem mantido ao longo dos anos.

A SRª ELIZABETH DA CUNHA CHAVES - Não posso me furtar de complementar o que foi dito anteriormente, inclusive porque, através da arrecadação que a rede Infraero faz nos seus aeroportos, está sendo possível até para o próprio Governo do Estado, através do Profar(?) - Programa Nacional de Apoio aos Aeroportos - , fazer investimentos nos demais aeroportos do Estado, como está sendo feito atualmente.

Gostaria de saber se o Dr. Geraldo tem alguma colocação a fazer.

O SR. GERALDO FERREIRA DE SÁ - Gostaria de agradecer e de manifestar a minha felicidade de que a tese defendida já tenha encontrado apoio tão rapidamente. Finalizei dizendo que a expectativa era de que os portos realmente se tornassem exportadores e importadores competitivos. Evidentemente, quando o companheiro fala que vai ficar com cinco e exportar dez - e acredito piamente que isso poderá acontecer -, fico feliz, porque isso está concorrendo para melhorar nossa participação. Não importa de que porto sairão esses cinco ou esses dez. Possivelmente não sairão de porto nenhum, pois o preço será competitivo e nosso exportador conseguiu exportar mais dez e conseguiu importar mais cinco. É essa a nossa expectativa.

Na realidade, talvez não tenha sido muito feliz na minha exposição, não tendo deixado claro o meu entusiasmo pelo sistema portuário de Vitória. Porque isso é fatal. Para nós, que somos do ramo, não há nem o que discutir. Como mencionei anteriormente, iniciei com a Vale e a Rede a exportação de soja em 1984 e 1985. À época, a nossa grande dificuldade era justamente o trecho que a Rede operava. Isto é, invertendo a situação, a grande dificuldade era que a Vitória-Minas não podia ir até Brasília, e que a Vitória-Minas, naquele tempo, parava em Costa Lacerda. Depois, no Governo Collor, foi feita uma negociação, adquirindo-se um trecho para a Vitória-Minas chegar a Belo Horizonte, mas não dentro de Belo Horizonte, mas sim na grande Belo Horizonte, Capitão Eduardo. Quer dizer, o grande centro de produção de Belo Horizonte, com a Cidade Industrial, Betim, etc., ainda ficou fora do alcance da Vale, que bravamente conseguiu buscar e atrair carga, mas com grandes dificuldades, aliás, o que acompanhei bem de perto.

Hoje, com a Vale atingindo os pontos que ela quiser nesse imenso interior produtivo do Brasil, evidentemente que não só concordo como comungo inteiramente com a opinião de que o crescimento de Vitória será um crescimento extraordinário. Até na carga aérea eu me permitiria ser um pouco mais otimista que o Brigadeiro. Acredito que em dez anos a intermodalidade, a partir daqui, já será uma outra história a ser vista, a ser admirada. Então,

estamos de acordo, estamos alinhados na mesma direção. Realmente todos nós devemos tentar arrancar mais carga. De onde vem não importa, porque possivelmente ela vem do crescimento do comércio exterior brasileiro.

A SRª ELIZABETH DA CUNHA CHAVES - Gostaríamos de nos desculpar, porque, dado o avançado da hora e também alguns compromissos já assumidos pelos participantes do evento de hoje, infelizmente, não poderemos dar prosseguimento às perguntas, e sabemos que isso vai ser lamentável, porque o assunto está despertando um grande interesse, está palpitante realmente. Mas, infelizmente, temos que limitar o tempo da nossa programação de hoje.

Gostaríamos então de agradecer aos nossos palestrantes da noite, Dr. Adyr da Silva, Presidente da Infraero; Dr. Geraldo Ferreira de Sá, Diretor-Presidente da Multiterminais; Dr. Roberto Azevedo, da CCS Brasil; e também aos nossos debatedores, Dr. Guilherme Lacerda; Dr. Guilherme Sarcineli e Dr. Carlos Ernesto Campos.

Antes de passar a palavra final ao Presidente da Mesa, Senador José Ignácio, a Drª Sandra Stering, Diretora de Operações do Corredor Centro-Leste, gostaria de fazer considerações finais a respeito.

A SRª SANDRA STERING - Boa noite a todos. Cumprimento a Mesa nas pessoas do excelentíssimo Senador José Ignácio Ferreira e do Brigadeiro Adyr da Silva, Presidente da Infraero.

Gostaria apenas de destacar aqui o profundo entusiasmo com que o Consórcio Corredor Centro-Leste vem acompanhando todo esse seminário, por promoção e iniciativa do Senador José Ignácio.

É uma oportunidade e isso tem ocorrido nos diversos painéis que aconteceram e que ainda estão por acontecer. Estamos tendo a oportunidade, o Consórcio Operacional do Corredor Centro-Leste, através dessa promoção do Senado, de mostrar toda a amplitude de nosso trabalho.

Na realidade, o Corredor Centro-Leste, desde o primeiro momento, foi um projeto de desenvolvimento regional, e hoje estamos tendo essa oportunidade de mostrar isso aqui. Estamos trabalhando em todas essas áreas, e um destaque que faço, muito enfático, é essa visão do Senador José Ingácio, que desde o primeiro momento foi um grande apoiador do Corredor Centro-Leste e que constituiu esta Comissão no início deste ano, no âmbito do Senado Federal.

Esta comissão tem sido extremamente atuante, e outros seminários aconteceram já nos Estados que congregam, que fazem parte e integram esse Corredor Centro-Leste, e o **gran finale** está sendo em Vitória, no Espírito Santo, por onde o Senador se elegeu.

Gostaríamos, no tema de hoje, de fazer algumas considerações. Hoje o dia foi muito importante e nos trouxe, na realidade, informações bastante diversificadas e muito importantes para o desenvolvimento do Corredor Centro-Leste e do Corredor Atlântico do Mercosul, que hoje tem sua sede também aqui em Vitória.

O Brigadeiro Adyr Silva, com muita propriedade, colocou toda essa visão da multimodalidade. Gostaríamos de destacar que, na realidade, o modal aéreo, em integração com os diversos modais, é importantíssimo. Ele nos trouxe, há muito tempo, a visão do ponta-a-ponta, do **door to door**. Como passageiros, para irmos a qualquer ponto do mundo - e em qualquer lugar - faríamos uma programação ponta-a-ponta, através de um sistema informacional.

O que se procura com o sistema multimodal de cargas é o que já temos há muito tempo no modal aéreo. Todo esse sistema aqui do Mercosul e no Espírito Santo trará um grande desenvolvimento para o Estado. Pretendemos que aqui seja um ponto **transheepman** para toda essa navegação costeira em integração com o Mercosul. Discute-se para que tenhamos um primeiro escritório da **Cargo Comunit System** - da CCS Brasil - aqui em Vitória. As negociações estão bem avançadas, haja vista os **softwares** acoplados e esse desenvolvimento desejado.

Para complementar, não poderia deixar de fazer referência à palestra do Dr. Geraldo Ferreira de Sá, que, sem dúvida, foi o grande pioneiro na área de sistemas aduaneiros no País, trabalhando - desde a época de sua regulamentação - na implantação da lei inicial de entrepostos. A Multiterminais foi uma das primeiras parceiras a se consorciar conosco no Corredor Centro-Leste, apesar de suas operações ainda não estarem concentradas no Espírito Santo, mas no Rio de Janeiro, onde ocorre todo o sistema de trânsito aduaneiro por São Paulo, inclusive em Ibituba, que também faz parte do corredor atlântico do Mercosul. Desde aquela época, o Dr. Geraldo Ferreira de Sá já possuía a visão de que o Estado do Espírito Santo era promissor, com toda a condição de consolidar esse sistema logístico. Sua participação foi marcante e, atualmente, discutimos sobre como participará no corredor atlântico do Mercosul.

Eram essas as considerações que gostaria de fazer. Mais uma vez, parabenizo o Senador José Ignácio Ferreira por essa iniciativa. Com certeza S. Exª também será o Senador que estará à frente da Comissão do Corredor Atlântico do Mercosul. Esperamos que isso aconteça. Muito obrigada.

A SRª ELIZABETH DA CUNHA CHAVES - Passamos a palavra ao Senador José Ignácio, para que faça o encerramento deste evento.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Agradeço a presença de todos, sobretudo a do Brigadeiro Adyr da Silva, pessoa a que conheço bem e que passei a considerar amigo pessoal - ex-Presidente da Telebrás, foi meu sucessor naquela instituição. Atualmente é Presidente da Infraero, empresa que, conforme bem disse, se comporta como uma empresa de iniciativa privada, o que demonstra sua eficientíssima administração, notando-se, inclusive, sua preocupação com o usuário e todos os aspectos concernentes ao seu trabalho, abrangendo a preocupação com o conforto, inclusive ao dedicar-se até mesmo nos detalhes. Suas grandes obras e inaugurações em aeroportos como os de Brasília e de Curitiba, mostram a marca de sua capacidade gerencial e de comando. Rendo minhas homenagens ao seu trabalho. Agradeço sua palestra e sintonizo-me inteiramente com o que Carlos Ernesto disse há pouco, quanto ao fato de não haver outro Estado no Brasil com tantas condições favoráveis à intermodalidade, até mesmo por razões locacionais, pois o Espírito Santo está no meio da costa brasileira. Doutor Guilherme bem o disse que em 1.200 quilômetros, medidos a compasso, pega-se quase 80% do PIB brasileiro nesse raio. É, de fato, um Estado muito bem situado.

Quando falamos na abertura deste seminário, falamos uma coisa que temos repetido em várias palestras, como em ter sido o Espírito Santo condenado, pela Coroa Portuguesa, a ser um muro de proteção contra o invasor que pretendesse chegar às Minas Gerais ou mesmo que de lá quisesse sair. Foi um Estado condenado a não ser desmatado, durante trezentos anos, tornando-se um muro por determinação da Coroa Portuguesa. Os batalhões de engenharia do Exército não podiam fazer um pontilhão sobre qualquer córrego, porque facilitaria a passagem daqueles que desejassem ir às Minas Gerais ou, de lá, quisessem voltar. Só no século passado, sobretudo na sua segunda metade, pela crise do capitalismo mundial e a liberação de braços imigrantes europeus para o nosso País - coincidentemente com o fim da escravatura -, houve a ocupação do nosso Estado. O mais curioso é que, tendo um destino de muro - palavra que lembra contenção e restrição -, passou a ter a vocação de porta oceânica, revertendo seu próprio destino e voltando-se para fora em contato com o mundo, ou seja, transformando-se o grande complexo portuário do País. Há pouco, falávamos sobre o porto de Buenos Aires, com apenas dez metros de profundidade. Esta é a lâmina de água que temos aqui em Capoaba, quando está tudo bem desassoreado. Nós temos o porto de águas mais profundas da América Latina: 23,5 metros de profundidade, podendo receber navios com 100 mil toneladas. Fora este, só em Itaqui, no Maranhão, existe um porto que pode ser comparado ao nosso, perdendo em características como: águas mansas e bacia de movimentação ampla. As peculiaridades que temos nos favorecem.

Em Brasília, no Ministério dos Transportes, tratarei da possibilidade de implantarmos ao norte do Estado um grande porto de **containers** para a Vale do Rio Doce, que já tem R$75 milhões no orçamento para fazer esse investimento. Sou inteiramente favorável a que esse investimento seja feito. É preciso que sejamos um "tigrezinho" na América do Sul, inclusive fazendo face a Sepetiba, porque sairemos à sua frente e não podemos perder a chance desse investimento. Nessa região, Brigadeiro Adyr da Silva, temos uma retroárea de oito milhões de metros quadrados com 160 alqueires, em que se poderia - e sua manifestação foi muito clara - ter a Infraero, minoritariamente, como sócia em um empreendimento, desde que viável economicamente, um grande aeroporto de cargas naquela região, se houvesse interesse da iniciativa privada. Haverá um chamariz que provocará uma cadeia produtiva no Estado.

Falava-se, ontem, que, em cada município ter-se-ia um produto, ou seja, haveria a ativação dessa cadeia a partir do momento em que tivéssemos esse porto de **containers**. Com toda a realidade desse complexo portuário, haveria a perspectiva de uma ferrovia que saísse do sul da Bahia a São Paulo, ou seja, uma ligação entre o Nordeste e esse grande Estado da Federação. Isso não é um sonho, até porque tudo o que está nesta sala foi sonhado um dia por alguém e, só mais tarde, houve sua concretização. O nosso sonho não é tão difícil assim. O Espírito Santo está no epicentro dessa revolução que se processa. Nela não há formuladores, não há líderes, nem se sabe exatamente para onde vamos; contudo, sabemos que ela nos levará, cada vez mais, a ser uma economia de velocidade. Temos de nos integrar a essa realidade nova, na qual se fala cada vez mais em eficiência, produtividade, qualidade, eficácia, questões que, inclusive, nos permitem, a partir da estabilidade econômica, visualizar mais claramente tudo isso.

Pois bem, gostaria de agradecer ao Brigadeiro Adyr, ao Dr. Geraldo Sá e ao Dr. Roberto Azevedo, pela magnífica exposição que fizeram, à Rede Gazeta de Comunicações, à **Coimex Trading**, empresa do nosso prezado Otacílio Coser, um dos maiores empresários deste País e um dos orgulhos do Espírito Santo, e a sua digníssima esposa, à Samarco Mineração, à Drª Elizabeth da Cunha Chaves, que é moderadora de nossos trabalhos e Superintendente da Infraero do Espírito Santo, ao Dr. Guilherme Lacerda, Diretor de Operações do BANDES e debatedor, ao Dr. Guilherme Sarcinelli, Diretor da Coimex e também debatedor, ao Dr. Carlos Ernesto Campos, Diretor-Presidente da Silotec, empresário de muito mérito e também debatedor, à Drª Sandra Stering, que é Diretora Operacional do Consórcio do Corredor Centro-Leste, à Drª Luzia Toledo, suplente de Senador e Vice-Prefeita eleita de Vitória, ao Dr. Ruiz Coelho, Presidente da Associação Comercial do Espírito Santo, a Fernando Betarelo, a quem também peço desculpas porque chegou um pouco atrasado e não veio para a Mesa, Secretário de Transporte do Estado do Espírito Santo, ao Dr. José Maria Nicolau, Professor da UFES, pessoa muito sintonizada com as perspectivas do Corredor Centro Leste e também do Espírito Santo, e a tantos outros. Não devia ter começado, portanto agora penitencio-me, pois há muitos outros interessados que se encontram aqui, neste auditório, pessoas de muita curiosidade e que se enriqueceram muito com essas palestras.

Gostaria de, nesta oportunidade, agradecer a todos, dizendo que essas palestras nos enriqueceram muito, assim como as anteriores. As vindouras, nos dias 16, 17 e 18, serão o fecho deste evento, o qual dá prosseguimento a uma série de eventos que já foram feitos em outros Estados da Federação, a partir da visão do Senado de que essa é uma região extremamente promissora, uma região que, como um funil, desemboca no Espírito Santo. São dois milhões de quilômetros quadrados, quase um quarto do território brasileiro, que constituem uma das regiões mais importantes do País e que podem vir a ser o celeiro do País, o celeiro do mundo.

Toda a preocupação com esse projeto de desenvolvimento regional é do Senado Federal que, aliás, é a Casa adequada para essas reflexões.

Gostaria de, agradecendo a todos, declarar encerrados os trabalhos desta Comissão.

ANEXO XIV

14ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

8º DIA DO

SEMINÁRIO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADO EM 16 DE DEZEMBRO DE 1996, VITÓRIA/ES

O APRESENTADOR - O Senado Federal, o Consórcio do Corredor Centro-Leste, a **Rede Gazeta**, a Coimex e a Samarco agradecem a presença de todos aqui, nesta noite, em especial a dos senhores palestrantes, debatedores e moderadores.

Este seminário terá prosseguimento amanhã e quarta-feira, às 18h30min, com um novo tipo de palestra.

Para darmos início aos trabalhos desta noite, chamamos para compor a Mesa dos trabalhos o Exmº Sr. Senador José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste; o Dr. Luiz Paulo Veloso Lucas, Prefeito eleito da Cidade de Vitória e um dos palestrantes da noite; o Dr. José Armando Campos, Vice-Presidente da CST e um dos palestrantes da noite; a Drª Luzia Toledo, Vice-Prefeita eleita de Vitória e suplente do Senador José Ignácio Ferreira; a Drª Sandra Stering, Diretora Operacional do Consórcio do Corredor Centro-Leste e moderadora da noite; o Dr. Sebastião Balarini, um dos debatedores e Diretor-Financeiro do Bandes; o Dr. José Luiz Canejo, outro debatedor, Diretor da Servport e Dr. Orlando Machado, debatedor e Diretor da Coimex.

Passo, então, a palavra a S. Exª o Senador José Ignácio Ferreira, que irá presidir os trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Boa-noite a todos.

É com muita satisfação que abro o painel deste Seminário e saúdo os componentes da Mesa: Dr. Luiz Paulo Veloso Lucas, palestrante e Prefeito eleito de Vitória; Dr. José Armando Campos, também palestrante e Vice-Presidente da CST; Drª Luzia Toledo, Vice-Prefeita eleita de Vitória; Drª Sandra Stering, moderadora, Diretora Operacional do Consórcio; Dr. Sebastião Balarini, debatedor, Diretor-Financeiro do Bandes; Dr. José Luiz, debatedor, e Dr. Orlando Machado, debatedor e Diretor da Coimex. Saúdo a todos os presentes.

Estes trabalhos, que estão tendo continuidade com muito êxito, são um segmento de um trabalho mais amplo desta Comissão do Senado que examina aspectos do desenvolvimento da região do Corredor Centro-Leste. O bico desse funil, num quadrilátero de dois milhões de quilômetros quadrados - um quarto do território brasileiro - é exatamente o Espírito Santo, com seu complexo portuário.

Já fizemos outros seminários, em outros Estados e em outras oportunidades, e agora - não é o último - estamos fazendo este no Espírito Santo. É um trabalho do Senado dentro da sua vocação, do seu destino, pois esta é uma Casa que examina questões da Federação, e, certamente, tem aberta a oportunidade para uma ampla reflexão sobre os problemas do desenvolvimento da região e também para o desenvolvimento específico do Espírito Santo.

Saúdo a todos, declaro aberta a reunião e passo a palavra à Drª Sandra Stering, que é a moderadora deste trabalho.

A SRª SANDRA STERING - Boa-noite a todos.

Gostaria de cumprimentar a Mesa na pessoa do Exmº Sr. Senador José Ignácio Ferreira; do Prefeito eleito de Vitória, Dr. Luiz Paulo Veloso Lucas; Vice-Prefeita de Vitória, Drª Luzia Toledo; nosso palestrante, Dr. José Armando, e os debatedores aqui presentes: Dr. Sebastião Balarini, Diretor-Financeiro do Bandes; Dr. José Luiz Canejo, Diretor da Servport e Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Espírito Santo, Dr. Orlando Machado, Diretor da Coimex.

Gostaríamos também de destacar a presença, nesta abertura, de nosso debatedor de honra, Dr. Arthur Gehard, que não poderá estar presente nos debates pois, hoje, estará sendo homenageado como Executivo Financeiro pelo IBEFE.

Hoje, na seqüência do nosso seminário do Senado Federal, abordaremos o tema "Comércio Exterior: Centro de Logística Internacional". Este seminário tem o patrocínio do Senado Federal, apoio da Coimex Trade Company e da Samarco Mineração. A promoção é da **Rede Gazeta de Comunicação** e a parceria do Consórcio Operacional do Corredor de Transportes Centro-Leste.

Teremos duas palestras: uma, sobre "CST, seus Investimentos e os Novos Cenários para a Economia do Espírito Santo"; a segunda palestra, do Dr. Luiz Paulo Veloso Lucas, é sobre "Vitória como Centro de Comércio do Corredor Centro-Leste", como porta aberta do comércio exterior.

Apesar de o Dr. José Armando ser amplamente conhecido no cenário capixaba, principalmente considerando toda a sua brilhante administração à frente da CST, pós-privatização -, os resultados estamos sentindo no Estado -, brevemente vamos fazer algumas colocações sobre o currículo desse brilhante administrador.

O Dr. José Armando foi graduado em 1972, pela Escola Federal de Minas e Metalurgia da Universidade Federal de Ouro Preto. Trabalhou como engenheiro e, posteriormente, como coordenador de projetos na Metais de Minas Gerais S/A, Metamig. Ingressou na Companhia Vale do Rio Doce em 1974, como engenheiro de processo, na Superintendência das Minas, onde desempenhou diversas funções e coordenou o desenvolvimento e implantação de diversos projetos.

A partir de 1987, desempenhou a função de Gerente-Geral de Estudos Técnicos da Superintendência de Estudos e Projetos, SUPs, no Rio de Janeiro. Coordenou, nessa posição, o estudo de viabilidade de novos projetos para a CVRD, com ênfase especial no desenvolvimento de novos negócios nas áreas de metalurgia e siderurgia.

A partir de 1991, passou a ocupar a então criada Gerência-Geral de Siderurgia, com a função de estruturar e coordenar a participação da CVRD nas diversas empresas do setor de metalurgia e siderurgia. Foi membro do Comitê

Operacional da CSI, California Steel Industry, associação com 50% da CVRD e 50% da Kawasaki Steel, nos Estados Unidos.

Em julho de 1992, foi indicado Conselheiro da CVRD, no Conselho de Administração da Companhia Siderúrgica de Tubarão. Em agosto de 1992, foi eleito para o cargo de Diretor Vice-Presidente Executivo da empresa. É sócio da ABM, Associação Brasileira de Metais, desde 1973.

Atualmente, é membro do Conselho Diretor do IBS, Instituto Brasileiro de Siderurgia, Diretor do ILAFA, Instituto Latino-Americano do Ferro e do Aço, e Diretor do International Iron and Steel Institute de seu grupo de Política de Meio Ambiente.

É membro titular do Conselho Consultivo Empresarial da Competitividade, Consec, do Conselho Superior de Energia da Findes, Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo.

Já tínhamos conhecimento desse amplo currículo do Dr. José Armando, mas queríamos passar uma lembrança da sua atuação dentro e fora do Estado.

Gostaríamos, agora, de convidar o Dr. José Armando para que ele fizesse uso da palavra.

Antes, gostaríamos de destacar a presença, hoje, do Dr. Luiz Cláudio Brito, chefe das Comissões Especiais e de Inquérito do Senado Federal, que muito nos honra com a sua presença.

Concedo a palavra ao Dr. José Armando.

O SR. JOSÉ ARMANDO - Boa-noite a todos os presentes. Em primeiro lugar, gostaria de saudar os Membros da Mesa, na pessoa do nosso Presidente e coordenador deste Seminário do Senado Federal, aqui no Espírito Santo, nosso querido Senador José Ignácio Ferreira.

Gostaria, também, de saudar o nosso palestrante desta noite, o Prefeito eleito, Exmº Sr. Dr. Luiz Paulo Veloso Lucas; a nossa vice-Prefeita Luzia Toledo, demais Membros da Mesa e debatedores aqui presentes.

O trabalho que vamos apresentar hoje é uma rápida retrospectiva do que vem sendo desenvolvido pela Companhia Siderúrgica de Tubarão, especialmente nos últimos anos após a sua privatização.

Acredito que, com um breve histórico que faremos aqui, apresentaremos aos senhores um cenário prospectivo sobre as possibilidades de alavancagem da economia capixaba, aberta com os novos investimentos previstos pela Companhia Siderúrgica Nacional, aqui no Estado.

Lembro a todos que a CST hoje, como produtora de placas de aços semi-acabados para o mercado internacional, é a maior abastecedora desse mercado. Neste ano de 1.996, produziu e comercializou cerca de 3,4 milhões de toneladas, o que corresponde, aproximadamente, a 1/5 do mercado mundial. Ela possui uma excelente competitividade, tem hoje um dos custos de aço líquido mais baixos do mundo, e é o que tem lhe permitido enfrentar um cenário de extrema competitividade, especialmente nos últimos anos.

Hoje, esse produto que comercializamos é extremamente ofertado, principalmente quando consideramos toda a revolução ocorrida nos antigos países-membros da antiga Cortina de Ferro. Há ofertas muito maiores no mercado do que, diria, as demandas atuais. Estar nesse mercado de uma forma vencedora como temos tido a oportunidade de estar é o resultado de uma estratégia de uma empresa fortemente baseada em custos.

Ela é, também, uma das maiores empresas brasileiras; é responsável por 15% de toda a produção de aço bruto no Brasil - é a segunda maior exportadora. Durante todo o ano de 1.995, foi a segunda exportadora brasileira, situada atrás apenas da Companhia Vale do Rio Doce, e é uma das maiores empresas de capital aberto no País. Há o que consideramos toda uma base e um conjunto de fundamentos que a colocam como uma das empresas que, no cenário competitivo da siderurgia mundial, se habilita a ser uma empresa forte nos próximos anos.

Como sabem, a CST, constituída em 1976, foi o resultado de uma **joint venture** de controle estatal, com a participação minoritária de grupos estrangeiros, principalmente, a Kawasaki do Japão, e o grupo (?) da Itália. O custo da implantação desse projeto foi da ordem de US$3,1 bilhões, o que vem a ser, mais ou menos, o investimento que seria necessário para a implantação de um projeto equivalente, com 3,5 milhões de toneladas. Provavelmente, hoje, estaria custando entre US$2,8 e US$3 bilhões, um projeto novo.

Em julho de 92, a empresa foi privatizada e, mais recentemente, em maio/junho deste ano, os bancos que participaram daquele primeiro momento da privatização, venderam a sua participação acionária, aumentando a sua participação na Siderúrgica de Tubarão, a Kawasaki Steel e a Vale do Rio Doce, trazendo, naquele momento, a participação da Aços Especiais Itabira-Acesita.

A CST é uma usina siderúrgica integrada, produtora de placas de aço, através de um processo de lingotamento contínuo e convencional.

Como todos sabem, as placas de aço são produtos que ainda não estão prontos para o seu consumo final, sendo necessária, então, a sua venda a outras usinas siderúrgicas reprocessadoras desse produto.

As aplicações a que se destinam os nossos produtos são as mais diversas, em duas grandes categorias. Eu diria que os grandes consumidores da CST ou são laminadores de tiras a quente, ou são laminadores de chapa grossa.

Os laminadores de chapa grossa utilizam esses produtos, principalmente para chapa naval para a indústria de construção naval. E os laminadores de tiras a quente reprocessam esse material todo para aplicações diversas, como os laminados a frio e como os galvanizados para a indústria automobilística e indústria de eletrodomésticos de linha branca, indústria de tubos para a construção civil, estruturas metálicas e diversas outras aplicações. Então, os consumidores dos nossos produtos são, conseqüentemente, indústrias, usinas relaminadoras ou usinas siderúrgicas integradas como a nossa, mas que têm um certo desbalanceamento entre a sua capacidade de produção de aço e a sua capacidade de acabamento.

Neste ano de 1.996, a CST está destinando a maior parte da sua produção para o mercado norte-americano. Se compararmos essa posição da distribuição das nossas vendas deste ano com a dos anos anteriores, mesmo com o ano de 1995, podemos observar que houve uma grande mudança do nosso mercado principal. Até o ano de 95, focávamos as nossas vendas principalmente ao Sudeste da Ásia, e estamos neste ano de 1.996 e a partir dele, focando as nossas vendas principalmente para o mercado norte-americano, responsável, agora, por 47% das nossas vendas.

A América do Sul, diria Mercosul, principalmente a Argentina, hoje é responsável por cerca de 4% das nossas vendas, mas o fator grandemente responsável por essa mudança de mercado da Companhia Siderúrgica de Tubarão tem sido o forte investimento em melhoria de qualidade imprimido à empresa, principalmente a partir da instalação do seu lingotamento contínuo em 1994.

A partir de agora, os senhores verão, com a apresentação que faremos aqui dos próximos investimentos programados para a empresa, que a tendência é que essa translação do nosso mercado seja cada vez mais forte. Estaremos atendendo, com a qualidade dos produtos que estamos produzindo, os mercados demandantes de produtos de melhor qualidade.

Esta, também, é uma das estratégias escolhidas para a empresa, para fugir daqueles mercados onde as qualidades são extremamente comerciais, onde há forte competição. Nos mercados do Sudeste da Ásia, ainda há muita possibilidade de concorrência forte com produtores da antiga Rússia, nos países do CEI.

A CST possui hoje uma carteira de clientes em cerca de 18 países, e essa carteira compreende, aproximadamente, 60 clientes. Neste ano de 96, estamos destinando nossos produtos a praticamente 80% desses 60 clientes da Companhia.

Temos privilegiado ao longo de todo esse tempo - isso vem desde o passado - relações de longo prazo com clientes leais, com clientes que mantêm relação próxima com a empresa, relações de laços de quase dependência com a empresa. Temos procurado criar essa relação de dependência. Esse é um ponto forte da nossa estratégia.

Outro ponto muito forte da nossa estratégia é o foco forte que temos dado à assistência técnica. Portanto, a assistência técnica na fase anterior às vendas, como a assistência técnica no período pós-venda.

Temos de lembrar que os relaminadores, cada um daqueles que tomam os nossos produtos, têm aplicação diferente e usam o aço produzido na mesma usina. A CST tem, por este motivo, a qualidade quase ímpar nesse mercado de produto siderúrgico semi-acabado, tecnologia na fabricação de aço de forma para poder atender a uma vasta gama de laminadores, o que é diferente de uma usina integrada que tem o seu próprio laminador e onde ela produz aço para o seu próprio uso. Em nosso caso, com essa diversidade de clientes, o conjunto de produtos que temos é muito variado e faz com que a empresa tenha desenvolvido competências excepcionais na produção de aço.

O quadro abaixo mostra a evolução de vendas, a partir de 1991. Eu chamaria a atenção para o forte componente das exportações na carteira de vendas da empresa, sendo responsável por aproximadamente 97% das nossas receitas.

A próxima transparência dá um enfoque forte às três fases de investimentos implantados e em implantação na empresa, após a privatização. A primeira fase é composta de investimentos iniciados no ano de 1993, que se completaram ou ao final de 1995 ou no início de 1996 e foram focados muito especialmente para a redução de custos e melhoria de qualidade.

Alinharia entre os investimentos mais importantes aquele que trouxe para a empresa o lingotamento contínuo, a possibilidade de solidificação direta do aço. A placa é formada a partir do aço líquido, sem toda uma etapa de processos sucessivos que encarecem o produto e não conferem a mesma característica de baixo desvio de qualidade entre lotes.

Alinharia, entre outros investimentos importantes, uma estação de refino secundário, preparo do aço após o convertedor, que nos libera o convertedor para uma produtividade maior e permite à empresa flexibilidade na obtenção de aços com ligas especiais, ajustes finos de temperatura, enfim, uma série de melhorias para o aperfeiçoamento da qualidade do produto.

Eu diria também que, nessa primeira fase, toda a preparação da reforma do alto forno existente, Alto Forno I, entrou o investimento, cujo montante foi de US$370 milhões aproximadamente.

Na segunda fase, que tem início em 1996 e que no nosso plano contempla os anos de 96, 97 e 98, a empresa planeja investir cerca de US$820 milhões. Neste período, os grandes itens são: a implantação de um segundo lingotamento contínuo; a implantação de uma casa de força, uma nova termoelétrica; várias melhorias operacionais além de investimentos em controle ambiental e do Alto Forno II, que permitirá à empresa aumentar a sua base de produção, saindo do atual nível de 3,5 milhões de toneladas de aço bruto para cerca de 4,5 milhões, o que permitirá à empresa buscar um novo **mix** de produto para o que estamos prevendo investimento de laminador de tiras a quente colocado na terceira fase.

Eu chamaria a atenção dos senhores para o fato de que entre 96 e o ano 2000, quando estimativamente o laminador estaria apto a operar, a empresa estaria investindo no Espírito Santo aproximadamente US$1,3 bilhão. Só nesse pacote de US$850 milhões é bom lembrar que, neste ano de 1996, estamos investindo cerca de US$230 milhões, número muito próximo daquele anunciado pela Volkswagen para aquela montadora em Resende, no Rio de Janeiro..

Grande parte desses investimentos têm sido destinados a conferir à empresa a possibilidade de estar participando de um mercado mais exigente, em termos de qualidade e que, por isso mesmo, podem pagar preços melhores, em mercados onde a competência, a competição se faz exatamente por poder ofertar produtos com qualidade diferenciada. Ao mesmo tempo que estamos fazendo isso, estamos preparando a empresa para que, quando ela entre na terceira fase, no mercado internacional, possa disputar, em relação às suas concorrentes já estabelecidas a longo prazo no mercado, uma fatia substancial, com vantagens diferenciais para partida.

Esses investimentos na aciaria, que fazem parte do trabalho de preparação, são principalmente para garantir uma limpidez do aço quase que absoluta. A CST, nessa fase, passa a ter uma desgaseificação à vácuo e terá uma capacidade de produção de cerca de 4,5 milhões de toneladas. Com cerca de um terço da capacidade, ela poderá produzir em aços de ultrabaixo carbono, chamados **interstice all free**, aço livre de interstício, aços demandados principalmente pela indústria automotiva, que, nas suas exigências de qualidade hoje, pedem aço que possam ser conformados em espessuras mínimas, da ordem de 1,2 milímetro e que constituirão peças com planicidade muito grande, que recebem acabamento especial, constituindo capôs, tampas de cofre, teto de automóveis, peças mais exigentes. Teremos, portanto, capacidade de produzir na CST aços com essas qualidades.

A próxima transparência mostra que, nessa segunda máquina de contínuo, que estamos instalando e começará a operar no início de 1998, exatamente dois ou três meses antes do segundo alto-forno, essa máquina tem características que permitem a obtenção de produtos ainda melhores do que os obtidos pelo lingotamento contínuo que está instalado.

Um fato curioso - gostaria de lembrar aqui para os Senhores - é que à época da privatização dizia-se que a CST era empresa de maior defasagem tecnológica - e estou vendo aqui o Dr. Guilherme Sansinele(?) que poderia confirmar isso - e no conjunto das empresas siderúrgicas brasileiras ficamos sendo aquela que tinha 100% de todo seu aço produzido a partir do lingotamento convencional. Portanto, no curto prazo de 5 anos, entre 1993 e 1998, ela passará a ser a primeira siderúrgica brasileira com 100% de seu aço em lingotamento contínuo.

A próxima transparência dá a idéia do segundo alto-forno, que é ainda um investimento que não está servindo para agregar valor ao produto da empresa e está apenas aumentando a base de produção da empresa.

Só esse investimento entre empreendimentos que são associados ou decorrentes dele tem permitido ou permitirá a vinda de novas indústrias cimenteiras para o Estado, está permitindo o desenvolvimento de aplicação de escórias para novas utilizações, principalmente para programas habitacionais. Temos desenvolvido junto com o IPT, junto com o pessoal da USP, junto com o próprio pessoal da USF programas de utilização de escória como aglomerado e como material para a fabricação de tijolos para esse tipo de construção.

Para o setor cerâmico, estamos prevendo o aproveitamento das lamas produzidas no auto-forno. Eles têm uma importância significativa do ponto de vista ambiental, não só de aproveitar o material que é descartado, mas até de evitar que novos depósitos de materiais argilosos sejam abertos normalmente em terrenos de várzeas, nos cinturões verdes das nossas cidades.

Para o setor metal-mecânico, eu diria que nós estaremos colocando no Estado um produto ou criando possibilidades de fornecimento no Estado, de uma série de subfornecimentos para a construção desse empreendimento. Para o setor industrial, eu diria que a venda de excedente de oxigênio, nitrogênio e argônio oferecem novas perspectivas para a economia.

Estamos falando em venda de gases refrigerantes, que permitirão ao Estado até a busca e a obtenção de uma indústria do frio, que pode trazer benefícios no setor de armazenagem frigorificada, exportação de **container** frigorificado.

Hoje sabemos que boa parte das frutas produzidas no Estado são exportadas em portos situados em outros Estados, até por falta de capacidade de refrigeração. Isso abre a perspectiva de uma indústria de embutidos no Estado, a partir de uma agroindústria forte, a partir do frango e do bovino beneficiado.

Diríamos que a economia do Estado fica fortemente estimulada a partir desse empreendimento. Apresentei alguns números que dão a idéia disso: atualmente gastamos em compras aqui no Estado cerca de R$3,8 milhões por mês, só na parte de bens. Estava analisando como vamos fechar o ano de 1996 e foi importante verificar que estamos com compras de serviços no Estado na ordem de R$52 milhões aproximadamente, o que, agregado a essa compra de bens aqui no Estado, eu diria que estamos com um conjunto de compras de bens e serviços no Espírito Santo na ordem de R$100 milhões, durante essa fase de investimento principalmente. Isso dá a medida da importância desses investimentos.

No que diz respeito à geração de impostos, só a construção do auto-forno... Estamos falando de um investimento que não gera mais produtos para a comercialização no mercado doméstico. Mas apenas na fase de construção desse auto-forno, no período que começou agora e vai até abril de 1998, estamos gerando para a economia do Estado uma receita de cerca de R$20 milhões em ICMS e mais cerca de R$10 milhões em ISS a serem arrecadados pelas prefeituras tanto da Serra quanto de Vitória.

Esse gráfico mostra a participação do Espírito Santo no caderno de fornecedor da Companhia Siderúrgica de Tubarão, fato este que foi bastante facilitado pela privatização. Não que a empresa não quisesse fazê-lo na fase estatal, mas as exigências - como todos sabem - para a compra das estatais são quase proibitivas para que pulverizemos essas compras.

Quando falamos em compras com inclusão de matérias-primas - e aí há uma contribuição muito forte do calcário, porque todo calcário da Companhia Siderúrgica Tubarão é comprado aqui no Estado - temos 14% das compras da CST feitas no Estado.

Quando se inclui matérias-primas - e aí está-se excluindo principalmente o minério de ferro - essa responsabilidade do fornecimento do Estado do Espírito Santo para a CST sobe para a casa dos 36%. No nosso cadastro ativo atual, quanto ao número de fornecedores da CST, o Estado do Espírito Santo já está em segundo lugar: 25% deles são fornecedores do Estado.

A próxima transparência dá uma idéia de como estamos vendo a evolução do mercado de placas, um mercado que começou com a CST, em 1983, está crescendo, passará pelo seu máximo no ano de 1997 - estávamos prevendo para o ano de 1997 cerca de 22 milhões de toneladas por ano, naquele ano de demanda de placas - e depois começará a diminuir.

Ao aumentarmos a base de produção para 4,5 milhões de toneladas, começamos a pensar também num novo projeto, que é o do laminador de tiras a quente para o Estado. Esse laminador passa a fazer parte da nossa carteira de projetos; em primeiro lugar, para aproveitar a oportunidade gerada a partir, na nossa visão, de um déficit crescente de laminados de tiras a quente, não só no Brasil como no conjunto do Mercosul, basicamente Brasil e Argentina.

Acreditamos também que a importância desse projeto está na possibilidade de ser alavancado pela vantagem de termos um custo bastante competitivo, o que nos coloca na possibilidade de buscar a captura de maior valor adicionado na nossa cadeia de produção. Por fim, acreditamos que esse projeto é capaz de gerar retorno substancial para os nossos acionistas e para o conjunto daqueles que participam dos benefícios desse investimento pela

possibilidade de agregar maior valor quando comparamos essa situação com a de uma empresa produtora apenas de semi-acabados na forma de placas.

A partir desse projeto, a CST passará a ser uma produtora relevante, bastante importante, de laminados a quente no mercado doméstico, sem perder o seu papel de uma empresa produtora de placas para o mercado mundial. Isso porque estamos prevendo - vou mostrar a vocês um pouco à frente - uma configuração em que passamos a produzir cerca de 2,5 milhões de toneladas de placas e 2 milhões de toneladas de laminados para o mercado.

Como eu disse, esse estudo está fortemente focado nos países do Mercosul. As informações básicas para esse estudo foram coletadas junto aos diversos segmentos consumidores de aço. Nosso trabalho foi fortemente baseado numa pesquisa direta aos setores consumidores, junto às trinta maiores empresas consumidoras de aço no Brasil, participantes de todos aqueles setores listados: distribuidores, centros de serviços, relaminadores, setor de autopeças, setor de indústria automobilística, indústria de tubo, etc.

A baixa participação do setor de autopeças naquele quadro de abrangência do mercado pesquisado deve-se ao fato que esse setor é consumidor de aço, principalmente na forma de não-planos e nós somos produtores de produtos laminados planos.

A motivação forte para que a CST decida, no momento em que o Brasil ainda é exportador de laminados a quente - estamos exportando laminados a quente neste momento no Brasil; começamos a ser importador de laminados a frio, mas ainda somos exportador de laminados a quente -, a forte crença nossa no crescimento sustentado da nossa economia, a partir da consolidação do plano econômico, a partir da implantação do Plano Real e de todo esse movimento de ascensão de novas classes de consumidores - nós estamos vendo a economia respirar, eu diria até palpitar novamente no Brasil -, somos partidários de que esse desenvolvimento continue. Existe no País uma demanda reprimida de praticamente tudo e estamos acreditando que o impacto de longo prazo desse plano vai ser a existência de linhas de crédito de baixo custo. Hoje já existem linhas de crédito abundantes ainda com custo relativamente alto, mas certamente teremos linhas de crédito de baixo custo, o que permitirá a elevação do consumo de bens duráveis, além do investimento em indústrias e bens de capital.

Esse quadro mostra a evolução do Produto Interno Bruto brasileiro no período de 1990 a 1997. Estamos trabalhando com um cenário de crescimento moderado - de 4,3% no período de 1996 até o ano 2000 - e com um crescimento de 4,7% no período de 2001 até 2010. Lembro que, no período de 1970 a 1995, o crescimento médio do PIB brasileiro foi da ordem de 4,2% ao ano.

Buscamos uma correlação entre o consumo aparente de aço e o PIB, algo que existe em todas as economias - é uma forte correlação -, e esse quadro procura mostrar o que aconteceu na Coréia do Sul, que teve um período muito longo de sua história, de 25 anos, analisado, com uma correlação entre o consumo aparente de aço e o crescimento do PIB da ordem de 1,63%. Esse é um exemplo do que pode ocorrer em um País em crescimento como o nosso, um País demandante e carente de obras de infra-estrutura, além de todo o espaço para crescimento de consumo de bens duráveis.

Para a projeção dos nossos números, apenas para checar aquela pesquisa direta que fizemos junto aos nossos consumidores, nós usamos um multiplicador de 1,5.

Com esse crescimento projetado, vemos em amarelo a estimativa do crescimento do consumo **per capita** de aço brasileiro. Estamos prevendo que em 2005 atingiremos um consumo **per capita** da ordem de 114 quilos por habitante/ano. Esse número corresponde ao número do México em 1994, bem inferior ao de países ainda emergentes, como Taiwan e como a Coréia do Sul. É um número ainda baixo quando comparado com os da Malásia e da Tailândia, e ainda muito abaixo daquele que nós, no Brasil, tivemos no período de crescimento da nossa economia, na década de 70, na década do "Milagre".

Com isso estamos prevendo que haverá no Brasil um déficit crescente de laminados a quente. A curva em laranja está mostrando o crescimento da demanda; em verde, estamos vendo o crescimento negativo da oferta naquele momento, em face dos projetos das empresas já existentes no mercado, das empresas concorrentes da CST. Quando analisamos os casos, por exemplo, da Usiminas, da CSN e da Cosipa, todas elas têm investimentos previstos nas suas linhas de acabamento. Elas estão investindo onde têm o melhor retorno, ou seja, na sua linha de laminados a frio, nas suas linhas de galvanizado, o que significa que elas estarão tirando do mercado a sua atual oferta de laminados a quente - quero lembrar que os laminados a frio são produtos previamente produzidos como laminados a quente. A linha verde está mostrando o decréscimo dessa oferta, e esse decréscimo sendo preenchido, em algum momento, com importações e, a partir de meados do ano 2000, sendo suprido pela entrada da CST no mercado. Nossa estimativa é de que esse déficit será de 1,3 milhão de toneladas no ano 2000, podendo atingir 2,8 milhões em 2005.

Esse projeto da CST é apenas o primeiro de um novo laminador a quente no Brasil. Certamente outros projetos virão, decorrentes de novos investimentos em aço. Nós mostramos as duas máquinas de contínuo: é um laminador com desbastador, quatro ou cinco cadeiras de acabamento, com uma bobinadeira. Isso é muito técnico, mas dá a idéia desse laminador de tiras a quente que nós deveremos ter na CST e que dará à companhia a possibilidade de ter a configuração final de produção de 2 milhões de toneladas de laminados a quente e de 2,5 milhões de placas para exportação.

Nós mostramos uma idéia desse cronograma, com a contratação desse empreendimento já no segundo semestre do próximo ano. É bom lembrar que estamos em adiantada fase de estudos desse laminador, estudos que deverão ser apresentados aos nossos acionistas no início do próximo ano. Acreditamos que no início de fevereiro estaremos tomando a decisão de contratar, de forma a que o início da operação desse laminador ocorra ainda em meados do ano 2000. É o que estamos mostrando com a segunda seta.

Esse laminador terá como característica principal a possibilidade de produzir laminados a quente bem finos, com espessura da ordem de 1,2 milímetros, e que substituem em parte laminados a frio. Para algumas aplicações, esses laminados substituem os laminados a frio. As espessuras estariam variando de 1,2 a 12,7 milímetros, com um padrão de qualidade comparável aos das melhores usinas japonesas.

A última transparência dá uma idéia da destinação que poderíamos ter nesse mercado de laminados a quente, qual seria o mercado tomador dos produtos da CST. Hoje, o mercado de laminados a quente no Brasil está fortemente concentrado em dois grandes setores: o setor de distribuição e de centros de serviço e o mercado automotivo. Esses dois mercados somados serão os grandes responsáveis pelos mercados tomadores de produtos da CST.

O mercado de centros de serviço é aquele onde o sujeito tem alguma unidade para processar a bobina quente, cortar no comprimento adequado, aparar laterais, aplainar, coisas simples, para fornecimento a um tomador à frente.

No setor automotivo, aqueles 17,7% do mercado atual, eu diria que temos dois grandes conjuntos de tomadores de laminados a quente. Alguns que vão direto para as partes que são constituintes do chamado **burin white** do carro, que são as partes expostas e não expostas e mais as estruturas. Ali dentro há alguns componentes que são laminados a quente, por exemplo, as partes não expostas são laminados a quente, as partes de fechamento inferior do automóvel, os chassis, longarinas, etc. E há também um outro segmento que é o de componentes dos automóveis, pára-choques, rodas, componentes menores, como cano de descarga, etc. Esse tipo de indústria tem vocação natural para se aproximar de um laminador de tiras a quente.

E temos ali toda a distribuição, vemos o setor de construção. Na verdade, o setor de construção é o de estruturas metálicas, de aços de alta resistência e de baixa liga, perfeitamente passíveis de serem produzidos com esses projetos que tivemos a oportunidade de mostrar aqui.

Enfim, eram essas as informações que eu tinha para trazer até aos senhores esta noite. Estaremos aqui ainda à disposição para algumas perguntas, se assim o desejarem.

Muito obrigado pela paciência de todos.

A SR[ª] SANDRA STERING - Agradecemos a brilhante palestra do Dr. José Armando, muito técnica, mas clara. Acho que houve um entendimento geral das colocações e, principalmente, da importância dos investimentos, da CST dentro do nosso cenário econômico.

Lembramos, uma vez mais, que este Seminário, que tem o patrocínio do Senado Federal, conta com os importantes apoios da Coimex, da **Trading Company**, da Samarco Mineração, tem a promoção da **Rede Gazeta de Comunicação** e a parceria do Consórcio Operacional do Corredor de Transportes Centro-Leste.

Como segundo debatedor, contamos com a honrosa presença do Prefeito eleito de Vitória, Dr. Luís Paulo Veloso Lucas. Tenho a honra de, resumidamente, ler o seu currículo, destacando alguns pontos da sua brilhante carreira e experiência, dentro e fora do nosso Estado.

O Dr. Luís Paulo é engenheiro de produção. Formou-se pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, em 1979. Tem o curso de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico pelo BNDES, em 1985. Também é

pós-graduado em Economia Industrial pela UFRJ, no período de 1986 a 1987. Sua experiência profissional iniciou-se no BNDES, Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social, onde destacamos, entre todas as posições que ocupou dentro do Banco, a chefia do Deplan, Departamento de Planejamento do BNDES, no período de 1986 a 1990. Também coordenou a equipe que elaborou o Plano Estratégico do BNDES, entre 1987 e 1990, enfocando principalmente a questão da integração competitiva como estratégia para o desenvolvimento do País.

O Dr. Luís Paulo também teve uma experiência no Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento, onde assumiu o importante cargo de Diretor do Departamento de Indústria e Comércio, entre 1990 e 1992. Coordenou a equipe que elaborou a política industrial de comércio exterior, de junho de 1990, o Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade, PNQP, e o Programa de Competitividade Industrial, PCI.

No Governo do Estado do Espírito Santo também trouxe-nos a sua experiência, já longamente apreendida no BNDES e no Ministério da Economia. Foi Secretário de Ações Estratégicas e de Planejamento, na Seplae, no período de 1992 a 1993. Foi também Secretário de Agricultura entre 1993 e 1994.

Na Prefeitura de Vitória teve importante destaque como Secretário Municipal de Planejamento, entre 1994 e 1995. E recentemente, novamente, no âmbito federal, teve brilhante atuação como Secretário Nacional de Acompanhamento Econômico, no Ministério da Fazenda, de 1995 a maio de 1996.

Como atividades políticas, destacamos que o Dr. Luís Paulo é primeiro suplente de Deputado Federal pelo PSDB do Espírito Santo. Atualmente, é o prefeito eleito. E, com certeza, um dos mais preparados entre todos os prefeitos das capitais dos Estados brasileiros.

Convidamos o Dr. Luís Paulo para fazer uso da palavra, para falar sobre Vitória, enfocando essa capital como centro de comércio do Corredor Centro-Leste, porta aberta para o comércio exterior.

O DR. LUÍS PAULO VELOSO LUCAS - Boa noite a todos. Eu queria saudar o nosso querido Senador José Ignácio Ferreira, organizador, Presidente da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste do Senado Federal e o nosso amigo José Armando, parabenizando-o pela brilhante exposição; minha querida Lúcia Toledo, companheira de chapa, Vice-Prefeita eleita; Drª Sandra Stering, moderadora do debate, Diretora operacional do Consórcio; meu amigo Sebastião Balarini(?), do Bands; Dr. José Luiz Canejo(?), Diretor da SERVIPORT(?); Dr. Orlando Machado, da Coimex.

O ponto principal dessa exposição para reflexão nesta noite é a contribuição que o poder local, a municipalidade, pode dar à promoção do desenvolvimento econômico da competitividade de uma cidade.

Aliás, é a respeito disso que queria refletir juntamente com os senhores, inserindo, naturalmente, o Corredor Centro-Leste e a óbvia vocação de comércio exterior que o nosso Estado possui.

Temos que nos perguntar quais são os desafios e o que a Prefeitura - que está iniciando uma nova administração -, a municipalidade, tem como poder local e o que deve fazer no sentido de promover, de contribuir para o desenvolvimento da economia da cidade. Hoje, para se ter desenvolvimento econômico, precisamos trabalhar a fim de aumentar a competitividade. O que é competitividade? É o conjunto de habilidades e competências que um grupo de pessoas, de empresas, enfim, de regiões dispõem para sediar a atividade econômica.

Estou convencido de que a migração da importância das políticas públicas para o poder local é uma tendência não só da realidade brasileira, como também da mundial. Isso é um fato que temos verificado. Da mesma maneira que se discute que existem crises de várias naturezas, como reorganização, reestruturação do Estado, do Poder Público no âmbito federal, mudanças na Constituição, reordenamento de toda a natureza, tudo isso está fazendo com que o poder local ganhe responsabilidades crescentes. As cidades não ficam assistindo, de braços cruzados, o fluxo dos investimentos, mas procuram intervir no sentido de promover a melhoria da sua qualidade material de vida e das muitas maneiras da capacidade de uma localidade atrair negócios - ser um local hospitaleiro para as atividades econômicas.

Então, como ser hospitaleiro para os negócios, para as empresas e construir um ambiente amigável, favorável a que existam atividades produtivas que produzam bens e serviços? Essa é a pergunta que as municipalidades, o poder local, os prefeitos do mundo inteiro querem responder. Então, em alguns casos, eles não assistem à deterioração econômica de um município quando o mesmo perde a importância, porque era um município que tinha a sua atividade econômica baseada em mineração, por exemplo, e as minas se exauriram, fazendo com que as pessoas migrem para outros lugares, o que ocasiona para a cidade uma perda de importância.

Esse fenômeno de crescimento e decrescimento de regiões e de cidades não é única e exclusivamente explicado pelas forças naturais dos mercados e dos fluxos de investimentos das empresas.

Nesse sentido, respondendo à questão, como acredito, numa posição ativa da municipalidade em relação à questão de desenvolvimento econômico, acho que o prefeito deve ser um batalhador, um guerreiro pela promoção do desenvolvimento econômico da sua cidade; não deve ficar assistindo empresas e o mercado, tendo como resultado apenas as forças de mercado, se a sua cidade é atrativa ou não.

Os exemplos que temos são muitos. Talvez alguns dos senhores tenham tido oportunidade de assistir à palestra do administrador municipal norte-americano Tedd Gebler, consultor do Presidente Clinton e um dos co-autores do livro **Reinventando o Governo**, junto com o jornalista David Osborne, que foram trazidos pela Prefeitura de Vitória há dois anos. Ele fez uma palestra incrível e mostrou exatamente como nos Estados Unidos existe a figura do administrador profissional contratado. O prefeito é eleito, mas, às vezes, contrata um superintendente da cidade, um profissional que administra a cidade - e ele é uma pessoa que muitas vezes exerceu essa função. Ele disse que já administrou várias cidades e sempre pensava qual seria a vocação econômica de cada uma.

Contou-nos que uma das cidades que ele administrou não tinha qualquer vocação econômica, mas as pessoas gostavam muito de beisebol. A população estava diminuindo, ninguém queria mais morar lá, não havia escola de segundo grau, só de primeiro; não havia praticamente qualquer atividade econômica, enfim, era uma cidade que estava se deteriorando, todo mundo estava saindo de lá. Mas, havia uma característica, segundo sua pesquisa: as pessoas gostavam de beisebol. Ele, como prefeito, organizou um time de beisebol estatal que disputasse o campeonato norte-americano e procurou desenvolver essa marca da cidade. A cidade cresceu, triplicou o número de habitantes, conseguiu atrair empresas fabricantes de material esportivo, hotéis temáticos para a prática de beisebol, em torno do qual tudo gira na cidade.

O corpo de bombeiros é privado, bem como a cadeia, mas a principal atividade econômica da cidade foi uma estatal que ele criou para dinamizar a economia municipal. Quer dizer, ele nos trouxe a idéia de que não existe nada que, por natureza, deva ser feito pelo setor público ou que deva ser feito pelo setor privado, ou seja, são as condições e a realidade objetiva que determinam a oportunidade e a possibilidade.

As forças de mercado não iriam para lá criar o time de beisebol e resgatar o dinamismo econômico daquela cidade. Houve, no entanto, uma vontade política do seu povo de resistir àquela deterioração; eles quiseram se unir em prol de alguma coisa, fizeram algo e conseguiram sair daquela situação.

Um outro exemplo dado pela literatura é o das cidades que conseguiram aproveitar vocações naturais, por exemplo, uma cidade no interior dos Estados Unidos que se transformou na capital mundial do tele**marketing**. Quando começou o tele**marketing** eles tinham uma boa ligação de sistema de telefonia e começou a surgir, ninguém sabe exatamente como, essa vocação. Mas ela começou a surgir. Hoje eles têm empresas que fazem tele**marketing** do meio dos Estados Unidos, e fazem, com competitividade, campanhas de tele**marketing** na Austrália, no Japão. Não sei como eles conseguem viabilizar essa competitividade, mas conseguiram fazer isso.

Dou esses exemplos para mostrar que temos muito mais da metade do caminho andado, porque nossas vocações econômicas são muito óbvias, estão aí na nossa frente.

Há duas ou três indicações: primeiro, a relação entre o total de intercâmbio que transita pelos portos capixabas e o PIB do Espírito Santo; essa relação é de 66%. Ou seja, o total de movimentação em valor de carga de importação e exportação que transita pelos nossos portos representa 66% do nosso PIB, um indicador mais do que eloqüente para mostrar que o Espírito Santo é o único Estado que tem como principal dinamismo o comércio exterior. É o único Estado que não se industrializou por subvenção de importações e também o único Estado industrial - já que nosso produto industrial é cerca de 40% do PIB do Estado, o que mostra que é um Estado industrializado, mais industrializado do que o País em termos percentuais, uma vez que o País é 33% ou 34% do PIB - e se industrializou com projetos voltados para a exportação.

Temos a formação econômica do Estado baseada centralmente no comércio exterior. Isto é, a partir do café, os grupos econômicos e a nossa vocação, a própria mentalidade do Espírito Santo e da nossa cidade, Vitória, está muito ligada nisso. Não precisamos inventar, graças a Deus, nenhum time de beisebol e nem ficar inventando histórias; temos que promover as nossas

vocações, ter uma postura ativa em relação à promoção do nosso desenvolvimento. Quando digo nós, refiro-me à municipalidade, ao poder público local. É preciso ter uma vontade muito grande de colocar a prefeitura com uma posição muito ativa na promoção do desenvolvimento econômico. Pelo que já vi, funcionando em outros níveis - estadual e federal -, eu diria que o caminho mais curto, mais inteligente e mais óbvio para promover o desenvolvimento é vermos as atividades que já estão funcionando naquele lugar, detectando seus obstáculos, quais são seus planos de investimento; trabalhar para diminuir os obstáculos no que já existe funcionando e alavancar e apoiar os planos de investimento e os processos de diversificação, tanto horizontal quanto de verticalização, que os empreendimentos que operam ali tenham em mente.

Pensando em Vitória, temos que pensar, obrigatoriamente, em primeiro lugar, no complexo de atividades econômicas ligadas ao comércio exterior, nas empresas exportadoras e importadoras, nas empresas provedoras de serviços para esse complexo e ver, dentro desse conjunto de empresas e de atividades econômicas, onde estão as potencialidades, o que ainda não está sendo feito aqui e que se poderia fazer. O que podemos fazer para que o setor financeiro ligado ao comércio exterior se desenvolva mais na cidade de Vitória? Por que as empresas precisam fechar o câmbio no Rio e São Paulo? Por que o ramo de apoio financeiro à atividade de comércio exterior não vem morar aqui? Essas são perguntas que temos que nos fazer.

Os fornecedores lá do José Armando, que não estão aqui, quais poderiam vir para cá? Seria melhor para a CST e para eles mesmos que estivessem aqui. Quer dizer, essas são perguntas que temos que nos fazer para termos uma posição pró-ativa do nosso desenvolvimento econômico, especialmente nessas atividades.

Evoluo para um segundo ponto. Há uma idéia de que a promoção do desenvolvimento econômico não se faz mais por setor. Na época da campanha eleitoral, muita gente, jornalistas me perguntavam qual o meu setor prioritário, quais eram minhas prioridades. Hoje não podemos mais falar em prioridades setoriais, porque todas as coisas estão muito interligadas. Gosto de dizer que em termos de administração municipal temos que pensar em competitividade em três campos que são interligados uns com os outros. A competição por investimentos, por visitantes e por moradores. Há um texto em que uso, apesar de achar um pouco pernósticas, as palavras investibilidade, visitabilidade e morabilidade. É isso que determina se um lugar é competitivo, se é um lugar vencedor ou não. Em que medida podemos ser um lugar vencedor?

Do ponto de vista do desenvolvimento econômico, qual é a nossa capacidade de investibilidade? Qual é a nossa capacidade de atrair, de ser hospitaleiro para as atividades econômicas em todas as vocações existentes? Comércio exterior, turismo, atividades de tecnologia de ponta, atividades novas pós-industriais, as empresas que virão com a Internet, produtos intensivos em informação, em tecnologia, com grande conteúdo de inteligência - o chamado terciário moderno. Em relação a esse aspecto do desenvolvimento econômico, o que podemos fazer? Temos que olhar os custos. Isso vale para todas as áreas.

Lembro-me de uma conversa na época da campanha eleitoral com o pessoal da área da cultura. Eu dizia que tínhamos que pensar a questão cultural no sentido econômico. A indústria do entretenimento e cultural é altamente geradora de emprego, de impostos e ela impacta outras indústrias. Por exemplo, toda a indústria de brinquedos hoje é derivada da indústria cultural. A indústria da moda é derivada da indústria cultural. Temos que nos perguntar quanto custa rodar um filme de publicidade. Quais são os itens de custos? Hotéis, restaurantes. Vamos juntar todos. Rodar um filme de publicidade em Vitória é mais barato do que em qualquer lugar. Porque tem profissionais treinados, cadastrados, tem curso. Então, vamos identificar, vamos fazer a conta inversa que o empresário faz na hora de decidir onde vai fazer o seu investimento. Quanto custa cada item de custo em cada lugar? Vamos fazer essa conta ao contrário. Por que não podemos nos vocacionar para sermos uma cidade atrativa para investimento cultural, de tecnologia, de turismo? A revista **Veja** desta semana fala nos parques temáticos do mundo inteiro. Se pensarmos na praça do Papa como um parque temático ligado ao mar, ligada ao porto, um parque temático, são 118 mil metros quadrados, um lugar espetacular, atrativo, que possa receber um número significativo de pessoas. Inauguraram recentemente um parque temático de mar, na Flórida, que recebe 17 mil pessoas por dia. Acredito que não recebemos isso nem num ano aqui.

Temos que pensar nos investimentos medulares, estruturantes, que possam promover esse desenvolvimento econômico.

Mas para promover o desenvolvimento econômico não bastam essas coisas. Quando promovemos a morabilidade e a visitabilidade, estamos promovendo também o desenvolvimento econômico e a investibilidade. Ninguém vai instalar uma empresa onde as pessoas moram mal, onde a qualidade de vida é ruim. Aí a questão econômica se junta completamente à questão social e à qualidade de vida. Transporte coletivo, saúde, educação, segurança, tudo isso são fatores cada vez mais levados em consideração na hora desses investimentos. Se a municipalidade não têm um compromisso absoluto com qualidade de vida, ninguém vai querer ir morar lá. Isso cada vez mais é um fator fundamental também no desenvolvimento econômico. A municipalidade tem um papel muito grande, não apenas em relação ao aspecto econômico. Quando ela exerce o seu papel de prefeitura, limpando a cidade, cuidando das vias, cuidando do meio ambiente, cuidando para que a cidade continue bonita, bem cuidada, os serviços públicos funcionando bem, com qualidade, isso é fundamental para a competitividade da cidade. Isso é muito importante. Ninguém vai instalar uma empresa de serviços numa cidade, contratar engenheiros, contratar pessoas com nível cultural e intelectual superior, se essa cidade não tiver uma vida cultural. Quando se faz um calendário cultural para promover o turismo, para oferecer lazer para o morador, está-se tornando a cidade mais atrativa, porque há o que fazer na cidade.

Eu penso muito nessa idéia de "vender" Vitória para o Brasil e para o mundo com as nossas vocações, com tudo aquilo que caracteriza a nossa cidade, o porto, o mar, a nossa culinária, as tradições. Tudo isso pode ser extremamente articulado e ajudar uma marca da cidade. Comércio exterior, aço, porto de minério, CST e Vale dão muito a cara da cidade.

Devemos ter uma visão articulada para atrair investimentos, se é bom para os investidores, para os moradores e para os visitantes. O nosso principal projeto, o projeto prioritário, o número um para a próxima administração é o Projeto Terra, um projeto de urbanização dos bairros localizados nos morros de Vitória. Vitória tem 18 morros, e 30% da população mora nos morros. Esses morros, nas suas partes mais altas, estão em contato com remanescentes da Mata Atlântica, e as ocupações desordenadas continuam. É fundamental delimitar até onde vai essa ocupação desordenada, urbanizar o que tiver que ser urbanizado e reflorestar o que não tiver que ser urbanizado, implantando o Parque da Fonte Grande no centro da cidade. São 218 hectares de remanescentes de Mata Atlântica no centro de Vitória, um parque bem montado, com plano de manejo, que acabou de ser entregue pela equipe técnica com apoio inclusive da Aracruz; esse projeto tem impacto em todas as áreas. Quando o cume dos morros de Vitória estiver reflorestado, pode chover à vontade que não haverá problema de desabamento ou de entupimento de galerias. Se tivéssemos todos os morros urbanizados, a qualidade de vida das pessoas melhoria e a cidade seria muito mais bonita, muito mais atrativa para ser visitada; muitos desses morros se transformariam e poderiam ser até ponto de atração turística, terem restaurantes, mirantes. Esse projeto faria pelo lado dos morros aquilo que foi feito na nossa administração, a administração do Prefeito Paulo Hartung, na área dos mangues, na área de São Pedro, com a delimitação e com a urbanização do resto. Mas como a maioria das pessoas que mora do lado de cá quase não passa pela (?), esse projeto ficou pouco conhecido, mas foi um dos dezesseis projetos que o Brasil levou para a Habitat 2, a conferência das Nações Unidas sobre qualidade de vida e meio ambiente realizada recentemente em Istambul. É um projeto modelo. Na verdade, esses investimentos para a urbanização dessa área começaram há nove anos, mas a maioria foi feita agora.

Quando estamos falando em urbanização com sentido de geração de emprego, com sentido ambiental, com sentido turístico, isso tudo que é um trabalho da prefeitura, é um projeto prioritário da nossa futura administração, vai ter um impacto em todos os aspectos da competitividade da cidade. Vai ser melhor para quem mora aqui, vai ser mais bonito para quem vier visitar a cidade e vai impactar favoravelmente o ambiente dos negócios. Não apenas o ambiente dos negócios turísticos, mas todo o ambiente da cidade.

Para concluir, quero dizer que estou muito otimista e espero ter passado isso para os senhores; estou muito animado com todas as possibilidades que Vitória oferece.

Nós estamos recebendo um legado de uma administração modelo: Paulo Hartung é o prefeito com maior aprovação popular do País; uma administração organizada que já é um paradigma inovador em uma série de coisas a nível nacional, eu diria até na própria questão gerencial. Nós temos desafios muito grandes pela frente. Essa é uma obra que não acaba nunca.

O importante de uma administração é estarmos à altura das tarefas que o tempo nos reservou. As tarefas postas neste momento exigem uma posição absolutamente proativa na questão do desenvolvimento econômico da cidade, do turismo, do comércio exterior, dos portos, na questão da infra-estrutura da cidade, em parceria com as empresas de serviços de água e esgoto,

de eletricidade, de telecomunicações. A Prefeitura não deve ficar esperando para ver o que essas empresas vão fazer. Deve, antes, verificar, conferir, ter uma visão, uma postura proativa em relação aos investimentos em infra-estrutura. É absolutamente decisiva uma visão de desenvolvimento urbano que enfrente os problemas estruturais da cidade, e o principal deles é a questão dos morros, e uma visão integrada entre o econômico, o social e a qualidade de vida. Considero também importante a municipalidade se envolver mesmo naqueles serviços que não é da sua competência, como é o caso da segurança pública. Os responsáveis por isso são duas polícias estaduais, é o Judiciário, que é um outro Poder, mas a municipalidade pode, até pela sua capilaridade, sua presença nos bairros, por meio de conselhos, ter uma participação importante, inclusive estimulando a cooperação entre essas instituições, que, muitas vezes, tem dificuldades de relacionamento e acabam prestando um serviço de má qualidade à população.

Nós temos de ter essa visão integrada de qualidade de vida, de serviços sociais em todas as áreas e do econômico com o social. Não cabe mais nenhum tipo de separação. Espero que sejam coisas do passado essas priorizações setoriais que nos impedem de ver o mundo tal como ele é, sem janelinhas, sem departamentos estanques, com todas as coisas interligadas.

Quero, aqui, saudar a iniciativa do Senador José Ignácio, do Senado e da Comissão, de realizar este seminário e dizer para todos que, de um jeito ou de outro, estão envolvidos com as atividades econômicas, para a Sandra, que é a Diretora Operacional, que a Prefeitura de Vitória vai ter, se Deus quiser, uma posição muito ativa, muito clara, no sentido da promoção da competitividade da nossa cidade, fazendo jus às dádivas da Natureza e àquilo que foi construído pelas mãos dos homens, como é o caso da CST, como é o caso dos portos, como é o caso da Companhia Vale do Rio Doce, da Xerox, da Universidade, enfim, de tudo o que temos e faz aumentar a nossa responsabilidade. Quem tem vocação tem mais responsabilidade ainda.

Quero agradecer a oportunidade de estar aqui com os senhores e colocar a Prefeitura de Vitória à inteira disposição de todos aqueles que queiram promover o desenvolvimento sustentável da nossa cidade. (Palmas)

A SRª SANDRA STERING - Gostaria de agradecer ao Dr. Luís Paulo por essa fantástica exposição. Tenho certeza que o seu entusiasmo ao nos mostrar um pouco da visão, do planejamento do próximo governo à frente da Prefeitura contagiou a todos nesta seleta palestra. Realmente foi contagiante e destacou pontos importantíssimos, teve uma visão sistêmica, global, o centro financeiro internacional, enfim foi uma brilhante apresentação.

Lembraríamos uma vez mais que esse seminário tem patrocínio do Senado Federal, apoios da Coimex Trading Company, Samarco Mineração, promoção da Rede Gazeta de Comunicação e a parceria do Consórcio Operacional do Corredor de Transportes do Centro Leste.

Gostaríamos de destacar a presença do vereador César Conado, do prefeito eleito de Afonso Cláudio, Dr. Metódio, do Presidente da Associação Comercial, Dr. Ruibes(?) Coelho.

Agora, passaremos à fase de debates. Os debatedores terão 10 minutos para proceder às suas intervenções. Contamos com vários debatedores, com o Dr. Sebastião Valarine, o Dr. José Luiz Canejo, o Dr. Orlando Machado.

Como primeiro debatedor, convidamos o Dr. Sebastião Valarine, Diretor Financeiro do BANDES, para fazer a sua intervenção.

O SR. SEBASTIÃO VALARINE - Queria saudar o Senador José Ignácio, coordenador deste seminário, todos os componentes da Mesa, o público que nos honra com a sua presença, que é a razão da nossa presença, das nossas discussões aqui.

Queria fazer duas colocações, pelo tempo curto que tenho, bem rápidas e aproveitando ao máximo o meu tempo e o dos senhores.

Em primeiro lugar, quanto às palestras feitas: primeiro, a do Professor José Armando, uma palestra técnica, específica, que evidentemente não me proponho a discutir. Gostaria de colocar que, para o Estado do Espírito Santo, essa ampliação da CST, específica pelo laminador de (?), é o que se estava esperando desde a implantação da CST. Esta implantada, produzindo semi-acabado, deixa muito pouco em termos de outras atividades, principalmente atividades para frente, no Estado do Espírito Santo. Usa alguns insumos, etc., como o Dr. Luiz Armando colocou, mas acho que o laminador de (?) abre possibilidade para outros tipos de industrialização para frente, e isso é muito bom para o estado.

Na palestra do prefeito eleito, Dr. Luiz Paulo, exatamente nesta linha, gostaria de comentar um pouco, principalmente ampliando esse comentário para o Espírito Santo. Em termos de perspectivas, não é preciso dizer, pois todos os senhores conhecem, da competência do prefeito eleito.

Nessa linha de perspectiva do Estado do Espírito Santo, gostaria de colocar alguns números muito rapidamente em nível nacional para inserir o Estado do Espírito Santo.

A abertura do comércio exterior começa a partir de 1990. Então, tomando o ano de 1989 e comparando com 1996, observamos que as exportações nacionais, que eram de US$34,4 bilhões, chegaram em 1996 a US$49 bilhões.

As importações eram de US$18,3 bilhões, chegando a US$53 bilhões. Tomando a soma das duas, importações e exportações, em 1989 o comércio exterior era de US$52,7 bilhões, o que dá um grau de abertura, isto é, comparando essa soma, exportação e importação, com o PIB, dava um grau de abertura de 11,7%. Isto é, o Brasil era um país extremamente fechado: somando as exportações e as importações apenas 11,7% do PIB.

Queria chamar atenção para o fato de que estamos acostumados a ouvir que o Brasil, neste período, passou por um processo de abertura muito grande para o comércio exterior. Quando fazemos a mesma conta para o ano de 1996, evidentemente já projetando os dados - isso não muda muito, já estamos em dezembro -, essa soma de exportação e importação dá US$102 bilhões. Comparado com o PIB atual, dá algo como 13,7%. Passamos de um grau de abertura de 11,7% para 13,7%, o que não é tanto assim.

O que eu quero dizer com isso? Basicamente quero chamar atenção para o fato de que existe uma (falha na gravação - troca de fita) ... isto é, o País tem, no processo de globalização, um campo muito grande para crescer; evidentemente, crescerem mais as exportações do que as importações. Não dá para continuar nos próximos anos crescendo as exportações a 5, e as importações a 16, evidente. O problema da balança comercial já se está discutindo aí.

O que estou querendo dizer é que há um espaço muito grande para o comércio exterior crescer. Esse espaço, por exemplo, é dado se tomarmos esse País de abertura razoável - é claro que o Brasil nunca vai chegar a um grau de abertura dos Tigres Asiáticos, da Holanda, etc, isto é, de países pequenos, muito voltados para o exterior, grau de abertura de 40% do PIB, não vamos chegar a isto. Países grandes como o Brasil têm grau de abertura um pouco menor - tomando essa média, quer dizer, um grau de abertura razoável, para países do tamanho do Brasil, alguma coisa como 20% do PIB. Se tomarmos isso e fizermos conta ao inverso, tomar o PIB de 20% dele, dá US$149, US$150 bilhões, isto é, estaríamos passando de US$102 para US$150, crescendo 50%, só tomando um grau de abertura médio, hoje.

Dado esse fato - existe um espaço muito grande para crescer o Comércio Exterior -, como é que entra o Espírito Santo aí? Basicamente na linha que o Dr. Luiz Paulo colocou. Olhando em termos do Espírito Santo - não peguei os dados de importação e exportação do Espírito Santo, preferi pegar o que estava mais à minha mão, que são os dados só sob a FUNDAP, que trabalha só com uma parte disso, que é pagar ICMS - em 1989 o faturamento das empresas que mexe com FUNDAP, todas elas, portanto de Comércio Exterior, era de 1,5% das importações. Peguei só importação no total do Brasil, porque a maior parte das empresas FUNDAP são de importação.

Essa relação, faturamento das empresas fundapiana com importação total do País era 1,5%, em 1989; hoje é 6,6%. O que estou querendo dizer com isso? Que grande parte desse grau de abertura das importações em nível nacional voltou-se para o Espírito Santo. E por quê? Porque o Prefeito eleito chamou a atenção; porque temos vocação. E além de vocação, temos alguns incentivos específicos.

Trouxe uma transparência, porque, vi nesse seminário que considero uma lacuna não ter tido uma discussão específica sobre a FUNDAP, que é um tipo de incentivo voltado especificamente para o exterior. Então permiti-me trazer uma transparência que tinha disponível para colocar alguma coisa rapidamente aqui do que é o FUNDAP.

Basicamente tem-se uma empresa que trabalha com o comércio exterior, e tem que ser uma empresa que trabalha com ICM. Portanto de hoje, de agora em diante, com a Lei Kandir, basicamente empresas importadoras; já que as exportadoras, mesmo as que pagavam ICMS agora passam a ficar isento, essa empresa paga o ICMS, esse ICMS é de 12%, ou de 17%, via de regra, isto é, 12% se ela vende para outro Estado, 17% se ela vende dentro do Espírito Santo. Então ela paga esse ICMS, vamos dizer, se o faturamento dela é 100%, ela paga 12, ou 17%. Ela paga à Fazenda, que passa para fundo administrado pelo BANDES, FUNDAP, 8% desse faturamento total. A lei diz entre 7,2% e 9%. Hoje, definição da Secretaria da fazenda: 8% do faturamento de 100 poderia pela lei variar nesse intervalo. Esses 8% do faturamento, esse incentivo sobre o faturamento, é financiamento sobre faturamento, desvinculado legalmente do pagamento de ICMS. Essa é a tal briga com São Paulo. Esses 8%

são repassados para a empresa na forma de financiamento, com incentivo muito grande, com prazo de cinco anos de carência mais 20 para pagar e juros de 1% ao ano. Então ela recebe isso como um financiamento total, que volta, portanto, para a empresa fundapiana. Volta o total? Não, voltam para ela 93% daqueles 8%, porque 7% do financiamento, o que continua para baixo, fica caucionado no banco numa conta da empresa. É recurso da empresa, para aplicação de projetos no Espírito Santo.

Por outro lado - é o lado do projeto, portanto -, a empresa apresenta ao BANDES um projeto de investimento no Estado - tem que ser uma S.A. para receber sob a forma de ações, etc. - ele é aprovado, então recebe no prazo máximo de dois anos entre o primeiro financiamento e a aplicação do projeto esse recurso é repassado para empresa para aplicação do projeto.

Parece pouco 7% - já foi um pouco maior, quando a inflação era grande, chegou-se a 50% -, mas o que isso alavancou de importante no Espírito Santo? Além de empresas na área industrial, etc., poderíamos citar várias aqui, principalmente o complexo voltado para o próprio corredor, por exemplo, as três estações aduaneiras, no contorno de Vitória. Então esse incentivo faz uma interligação entre financiar, isto é, incentivar que empresas de fora venham trabalhar no Estado e, ao mesmo tempo, puxa investimento para o Estado.

É por isso que a participação do faturamento das empresas fundapianas, na importação total do País cresce de 1,5 para 6,6% nesses sete anos.

Chamo a atenção com essa tabela - bem rapidamente, pelo menos para dar a idéia - para aduzir que, além da posição, do complexo portuário, da colocação, principalmente com uma bruta retroárea que tem o Estado de Minas, Goiás, o Corredor Centro Leste, ainda há incentivos fiscais que já vêm atraindo um volume muito grande de comercialização, importação e exportação para o Estado.

Espero não ter passado muito do meu tempo. Agradeço a oportunidade. (Palmas)

A SRª SANDRA STERING - Obrigado, Dr. Valarine, o senhor ficou exatamente dentro do tempo. Gostaria de fazer uma colocação. Realmente poderíamos ter inserido a FUNDAP entre um dos painéis, que é um importantíssimo alavancador dos investimentos do Estado, e contribuiu muito dentro do contexto do Corredor, principalmente - só para citar um fato rapidamente - de 1992 para 1993. Nessa época, uma das empresas que utilizava o corredor importando e exportando por aqui, procurou-nos naquela ocasião pedindo que fizéssemos uma análise de fundapiar o trigo, porque movimentávamos 150 mil toneladas/ano, não passava disso. Na época fizemos até um estudo, uma modelagem de dados para fazer uma análise se, com o trigo sendo fundapiado, como seria o comportamento da receita e se, na realidade, valia a pena fundapiar o trigo, porque só essa empresa traria para cá em torno de 700 mil toneladas/anos de importação por aqui, para distribuição entre os moinhos de Goiás e de Minas Gerais. Depois isso se desdobrou em contratos operacionais com a própria Codesa para fazer essa distribuição.

Na realidade, o Dr. Valarine destacou que o FUNDAP tem sido, ao longo do tempo, importantíssimo aqui dentro do nosso Estado.

Gostaríamos agora de convidar Dr. José Luiz Canejo, Diretor da Servport, Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Espírito Santo, para fazer suas considerações.

Desculpe-me, Dr. Canejo, o Dr. José Armando tem um compromisso previamente assumido, e estamos avançado bastante na hora do Dr. José Armando. Gostaria de fazer uma colocação e ao mesmo tempo convidá-los, porque amanhã teremos outro painel, que é energia, e vamos contar de novo com a boa vontade, com a ilustre participação do Dr. José Armando, falando de co-geração industrial. É um tema importantíssimo dentro dessa questão do panorama energético. O Dr. José Armando se coloca à disposição para amanhã, não só participar do debate com relação à co-geração, como também o debate relativo aos investimentos e a todo esse cenário apresentado por ele aqui.

Gostaríamos de deixar o Dr. José Armando sair um pouquinho mais cedo. Ele se comprometeu a participar amanhã do debate envolvendo os dois painéis.

Agradecemos, mais uma vez, a sua participação hoje. Amanhã, então, participaremos desse debate. (Palmas)

Dr. Canejo, por favor.

O SR. CANEJO - Boa-noite, senhoras e senhores. Inicialmente, queria saudar a Mesa, o nosso querido Senador José Ignácio, o futuro Prefeito de Vitória, Dr. Luís Paulo, a Drª Sandra Stering, Dr. Balarini e o Dr. Machado.

Antes de tudo, quero apresentar-me. Há muitos aqui que não devem me conhecer.

Sou do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Espírito Santo, que hoje congrega 76 empresas, de uma categoria criada pela Lei 8.730, que é a chamada Lei dos Portos, que trata da modernização dos portos.

Penso que o motivo de eu ter sido convidado para a Mesa ilustre é, sem dúvida nenhuma, o fato de a atividade portuária ser um dos principais pontos para a afirmação do Corredor Centro-Leste e para a afirmação do próprio Estado do Espírito Santo e da cidade de Vitória como centro logístico, como a Dª Sandra costuma dizer.

Quero dar algumas estatísticas. O Dr. Balarini mencionou alguma coisa, e quero acrescentar outras.

Existem estimativas, que discutimos em recente reunião no Rio de Janeiro com a associação das exportadoras, de que nos próximos dez anos nosso comércio exterior esteja, no mínimo, duplicado.

Evidentemente, o Estado do Espírito Santo vem, há muito tempo, preparando-se para o futuro, por meio do Corredor Centro-Leste, que é uma iniciativa, sem dúvida nenhuma, da mais alta importância.

Hoje ouvimos aqui o Dr. Armando. Até pincei algumas coisas de suas palavras e das do Dr. José Arruda, da CST. Eu queria chamar a atenção para a importância da logística dentro de tudo isso.

Pincei algumas coisas, que gostaria de mencionar aqui.

A CST, por exemplo, exporta 97% dos seus produtos, carga que tem baixo valor agregado. O volume das exportações da CST é considerado alto, e os insumos necessários para essas cargas também demandam estrutura eficiente de transporte.

Hoje vemos no Estado do Espírito Santo empresas, como a própria Vale do Rio Doce, uma das principais fomentadoras e investidoras nesse mercado do Corredor Centro-Leste, em que praticamente só se ouve falar a palavra logística. É muito importante entendermos o sentido dessa palavra.

Gostaria de chamar a atenção do Dr. Luís Paulo, nosso futuro Prefeito, para a importância da afirmação de Vitória como centro logístico do Corredor Centro-Leste. É muito importante, Dr. Luís Paulo, que haja grande participação na área institucional portuária. Entendemos que, basicamente, no porto público dificilmente serão viabilizados quaisquer investimentos antes de ser resolvida essa parte institucional.

É fundamental que a Prefeitura de Vitória, assim como outras entidades governamentais, se dê conta da importância que há em se resolver a parte institucional portuária, cujas soluções estão na própria Lei 8.730.

Por meio do CAP - Conselho de Autoridade Portuária -, do próprio Conselho de Administração da Companhia Docas, do Conselho Fiscal da Companhia Docas - hoje todos esses órgãos governamentais estão ali representados - vamos resolver alguns problemas. Podemos afirmar hoje que, infelizmente, as nossas instalações portuárias, por si só, não nos oferecem nenhum atributo especial que justifique incremento de carga adicional.

Temos excelente mão-de-obra, mas precisamos de investimentos, precisamos solucionar a questão institucional portuária. Nesse ponto, todos esses segmentos - empresários, Governo Federal, Governo Estadual, Governo Municipal - têm uma função muito importante. Para se ter uma idéia, até hoje somos, entre os maiores portos do Brasil, o único porto que não modificou a sua tarifa portuária. Após quatro anos da Lei 8.730, permanecemos com a mesma estrutura tarifária.

Então, chamo a atenção para o fato de que, antes de se pedir investimentos, antes de se cobrar investimentos, é preciso solucionar a questão institucional portuária, que hoje é, na minha opinião, o nosso maior problema.

Desculpe o tempo que tomei dos senhores.

Muito obrigado.(Palmas)

A SRª SANDRA STERING - Antes de passar a palavra ao Dr. Orlando, gostaria de complementar a fala do Dr. Canejo. Aproveitando a presença do nosso Prefeito eleito, gostaria de ressaltar a importância de Vitória como sede de dois corredores: o Corredor Centro-Leste e o Corredor Atlântico do Mercosul, que engloba 11 portos, de Manaus até Porto de Baía Blanca, na Argentina. Agora vão entrar mais seis ou sete portos da Patagônia. Hoje recebi um telefonema do diretor do porto de Santos, pedindo para entrar no Corredor Atlântico do Mercosul, e a sede é aqui em Vitória; uma das propostas é a Construção de um Centro Sul-Americano de Desenvolvimento Portuário, exatamente visando à qualificação da mão-de-obra. É importantíssima essa questão, e gostaria de destacá-la aqui.

Convidamos o Dr. Orlando Machado, que é Diretor da Coimex, para fazer a sua intervenção.

O SR. ORLANDO MACHADO - Muito obrigado. Cumprimento a Mesa, na pessoa do Senador José Ignácio Ferreira, Dr. Luís Paulo Veloso

Lucas, Drª Luzia Toledo, Drª Sandra, Dr. Balarini, Dr. Canejo, minhas senhoras e meus senhores.

Penso que os números apresentados aqui, não só na noite de hoje, mas também em diversas outras palestras a que nós tivemos ocasião de assistir aqui mesmo, evidenciam um crescimento não só quantitativo, mas também qualitativo da movimentação de cargas pelo complexo portuário do Espírito Santo.

Os planos mencionados por algumas empresas em termos de investimento nos mostram que esse crescimento vai continuar acontecendo. É claro que a iniciativa privada teve, e continua tendo, um papel muito importante nesse processo, seja trazendo negócios para o Estado, seja investindo pesadamente em estruturas de armazenamento, como são exemplos as ZADs e os entrepostos aduaneiros, seja mais recentemente na própria estrutura portuária, seja em sistemas, informatizando todo o processo, seja em treinamento, em formação de profissionais à altura dos desafios que ainda estão por vir. Claro que todo esse processo também contou com a participação de outros organismos, como a Codesa, como o Sindicato dos Trabalhadores, como várias empresas de transporte, incluindo aí a Vale do Rio Doce com a sua ferrovia e o Corredor Centro-Leste, sem dúvida alguma.

Pediria permissão para destacar aqui um organismo que, no meu modo de ver, teve um papel também muito importante em todo esse crescimento, especialmente de quatro anos para cá, que é a alfândega do porto de Vitória. Faço isso porque todos esses números não só de movimentação física, mas também de arrecadação - e os jornais de hoje publicam alguns números que mostram o perfil da arrecadação de impostos gerados pelo comércio exterior no Espírito Santo - contrastam com a estrutura da alfândega do porto de Vitória. Os números que tenho indicam que temos uma alfândega com noventa e sete funcionários aproximadamente, dos quais apenas trinta e dois seriam os chamados fiscais que atuam diretamente no processo de desembaraço aduaneiro. Desses trinta e dois, dezesseis atuam no campo externo em todos os postos, auxiliados por dezesseis funcionários. O restante, ou seja, dezesseis AFTNs atuam no movimento interno, auxiliados pelo restante do contingente da alfândega.

Em resumo, são trinta e dois fiscais para atender a todo esse complexo portuário capixaba e todo esse movimento de cargas que temos por aqui. Diria que a alfândega deveria ser parabenizada pelo esforço que fez, especialmente de quatro anos para cá, no sentido de enfrentar todo esse volume cada vez maior de cargas que passaram a entrar pelo porto de Vitória, pelo complexo portuário do Espírito Santo.

Ao mesmo tempo, causa-nos preocupação esse estado de coisas na medida em que há uma tendência muito nítida de crescimento do volume de movimentação de carga não só de importação, mas de exportação também. A alfândega precisaria ser urgentemente estruturada para fazer face a esse crescimento contínuo do movimento de comércio pelo Estado.

Nesse sentido gostaria - e acho cabível - de conclamar não só a iniciativa privada mas também, e especialmente, as forças políticas do nosso Estado - aproveitando a fala do nosso prefeito eleito, pois a sua participação nesse tema me parece muito importante -, para atuar junto a Brasília no sentido de procurar fortalecer a alfândega do nosso Estado. É necessário provê-la não só de recursos materiais mas também, e principalmente, de recursos humanos. Será preciso um número maior de fiscais preparados tecnicamente e intelectualmente para os novos tempos que estão batendo às nossas portas.

Era isso o que tinha a dizer. Muito obrigado. (Palmas)

A SRª SANDRA STERING - Muito obrigado, Dr. Orlando.

A palavra agora está franqueada aos presentes, àqueles que queiram fazer algum questionamento ao prefeito, Dr. Luís Paulo.

Como eu já disse, Dr. Luís Armando, os questionamentos ligados diretamente a sua fala serão respondidos amanhã, depois da sua apresentação.

O SR. JADERVAL FREIRE JÚNIOR - Aluno de Pós-graduação em Comércio Exterior da UFV - Pergunta ao Prefeito Luís Paulo: Atualmente o Município de Vitória recebe a maior parcela de distribuição de ICMS graças à movimentação pelo Porto de Vitória das cargas do interior do Estado. Em decorrência dos investimentos programados para Barra do Riacho, com o objetivo de torná-lo um **river port**, o que provocará conseqüentemente um redirecionamento na movimentação de cargas, sem uma área física que possa abrigar grandes complexos industriais, o que a Prefeitura fará efetivamente para manter Vitória como centro de distribuição?

O SR. LUÍS PAULO - Essa questão vem sendo debatida. Ela surgiu e foi estudada de forma muito detalhada no Projeto Vitória do Futuro. Considera-se de certo modo inevitável - devemos preparar-nos para tirar proveito disso - a transformação de parte daqueles berços do Porto de Vitória que tenderão a ter baixa eficiência no futuro, a reconversão da área de armazéns e de berços e mesmo da parte de movimentação de carga que provavelmente perderá espaço, seja para Barra do Riacho, seja para outros investimentos do complexo portuário fora do Município de Vitória, em um projeto turístico-imobiliário no estilo do que foi feito no Porto Madeira, em Buenos Aires. Além de Buenos Aires, outras cidades portuárias também combinaram a existência de portos com projetos turísticos de **shopping** ou de atividades náuticas ligadas ao turismo.

Parte desses berços tenderá a perder a competitividade e poderá ser substituída por outra atividade que deverá, do ponto de vista da geração de empregos e receita de impostos para o município, render mais. Por exemplo, a loja nova do McDonald emprega cento e cinqüenta pessoas. Um parque temático como esse do qual eu estava falando empregaria três mil pessoas em atividade direta ou indireta.

Hoje, na cidade de Vitória, 56% dos empregos formais estão no setor de serviços. A tendência é de que isso cresça cada vez mais.

Creio que essa perda de competitividade de parte dos berços do porto de Vitória é algo mais ou menos inexorável que se espera que aconteça. A meu ver, deve-se compensar a situação com um projeto arrojado, que combine atividades alternativas na região e que também venha a ser atividade econômica.

No caso do centro da cidade, o projeto de revitalização do centro tem que contemplar obrigatoriamente uma reurbanização naquela área do início do porto, na Vila Rubin, e, necessariamente, também na área da Capixaba. São duas áreas que deverão receber um tratamento urbanístico todo especial para que o centro possa recuperar a sua vitalidade econômica. Creio que devemos perder, por um lado, e ganhar por outro.

O SR. LUIZ FERNANDO - Meu nome é Luiz Fernando.

É um grande prazer ter o companheiro Luiz Paulo e o Senador José Ignácio Ferreira num debate tão importante para a economia do Estado e do País.

A pergunta que lanço é justamente esta: se, no próprio conceito de Corredor atlântico, em que a navegação de cabotagem necessita de embarcações de pequenos comprimentos, o porto de Vitória não teria uma sobrevida econômica dentro desse conceito, já que a engenharia portuária diz que, nesse tipo de transporte, navios de pequeno comprimento, e não de longo, são os adequados.

Outro fato que gostaria de registrar é um debate que está sendo muito bem acompanhado pelo jornal **Gazeta Mercantil**. Trata-se de um debate acerca do Conselho Nacional de Desestatização muito interessante, a respeito do redirecionamento do programa de privatização do setor portuário.

Segundo notícias que estamos recebendo, está havendo uma mudança de conceito, porque a Lei nº 8.630 estava prevendo uma privatização de serviço. E a forma como está sendo enfocada a matéria no âmbito do Conselho Nacional de Desestatização está partindo para um conceito de arrendamento total das instalações portuárias. Eu gostaria de saber qual a sua visão sobre esse assunto e se há algum informe adicional.

Obrigado.

O SR. (Não Identificado) - Sobre a sobrevida, não tenho uma resposta; é uma questão técnica. Se o Corredor atlântico permitir a utilização econômica, creio que teremos de aproveitá-la - não vamos morrer de véspera; quem morre de véspera é peru de Natal. Se realmente a vocação para navios menores permitir a utilização econômica dos antigos do porto, creio que a parte deles não se perderá jamais. O que se discute é a utilização de alguns deles, de apenas uma parte do porto, e não de toda ela.

Penso que a questão institucional do porto já foi levantada pelo nosso debatedor representante das empresas.

Fernando, você sabe da nossa preocupação e da nossa presença no debate nacional a respeito desse processo de modernização. Você é uma das pessoas que serve de referência para esse trabalho!

Para quem não o conhece, Fernando é Presidente do Sindicato dos Conferentes. E o Sindicato de Conferentes do Espírito Santo deu um exemplo de como é possível um segmento de trabalhadores colocar-se não só como obstáculo, mas como vanguarda na introdução do processo técnico.

A própria questão aqui abordada de informatização veio pela mão do Sindicato da Informatização da Operação Portuária, da movimentação.

A melhor maneira de organizar essa transição é combinar a necessária presença da concorrência e dos fatores do setor privado com a regulação do poder público. Quer dizer, qual é o melhor modelo institucional

para termos isso? É a discussão da infra-estrutura econômica do País não apenas do setor portuário, mas do setor de petróleo, do setor de energia elétrica e de mineração. Na verdade, estamos redesenhando completamente a maneira de organizar.

Entende-se que é possível e necessário haver em alguns casos a idéia de poder concedente, de autoridades, de políticas. Qual a melhor maneira? O que vimos, por exemplo, é que se pode fazer política pública não sendo dono da empresa pública. O Estado não é monopolista do público; é possível ser público sem ser estatal; é possível fazer uma política pública na base de concessão, de um conselho de autoridade que regule a atividade segundo uma política pública.

Em cada um desses setores o Brasil está discutindo para decidir sobre o melhor modelo. Não tenho muitas informações sobre as últimas discussões a respeito da questão portuária, mas minhas convicções sobre o tema continuam as mesmas.

Acho que é um processo que deve ser negociado. Ele interessa a todos; devemos tratá-lo como algo que traz um grande benefício à economia como um todo, ao processo de modernização. Ele não pode, entretanto, ser simplificado. Ele não é simplesmente a transferência da conta desse ajuste para uma determinada categoria. Ele é um processo de ajuste da economia em seu conjunto. Os tempos democráticos exigem que o ajuste seja negociado entre as partes. Tanto os custos quanto os benefícios do processo devem ser negociados entre as partes.

A SRª. SANDRA STERING - Infelizmente, vamos precisar encerrar o debate, apesar de o tema ser fascinante. Com certeza muitas outras questões seriam levantas, mas o Senador José Ignácio, o Prefeito e a vice-Prefeita têm compromisso.

Gostaríamos de mais uma vez agradecer a presença de todos e convidá-los para o painel sobre Energia amanhã. Será debatido o tema "O Planejamento Estratégico do Gás no Espírito Santo", com a presença do Superintendente de Planejamento da Petrobrás. O Dr. José Armando debaterá o tema "Cogeração Industrial." Gostaríamos de, uma vez mais, contar com a presença de todos.

Gostaria de destacar que este seminário tem o patrocínio do Senado Federal, apoio da Coimex Trading Company e da Samarco Mineração, promoção da Rede Gazeta e a parceria do Consórcio Operacional do Corredor Centro-Leste. Agradeço aos palestrantes, na pessoa do prefeito Luís Paulo.

Passo a palavra ao Presidente da Comissão Especial do Senado do Corredor Centro-Leste, Senador José Ignácio.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Quero, encerrando o painel de hoje, dizer da minha satisfação - e tenho certeza de que traduzo o pensamento dos presentes - pela excelente exposição do Dr. José Armando. S. Sª enfocou a importância da expansão da CST e suas conseqüências para a economia do Estado. Falou também sobre o que a CST já representa para a economia do Estado e do País como a maior abastecedora de placas de aço no mercado mundial, que exporta 97% de sua produção; uma das maiores empresas brasileiras; a segunda maior exportadora do País. Disse que a expansão da CST trará como conseqüência a sua satelitização, ou seja, o surgimento de novas empresas em torno da CST e injeção de recursos com os grandes investimentos que se farão nos próximos anos. S. Sª., aliás, fez uma comparação com as tão faladas montadoras; afirmou que os efeitos da expansão certamente serão maiores do que os efeitos de uma montadora.

Em outras oportunidades enfocamos outros aspectos da economia do Estado, mas essa referência feita pelo Dr. José Armando nos encheu de satisfação.

A exposição do Dr. Luís Paulo Veloso de Lucas, Prefeito eleito de Vitória, nos deu bem a visão da coexistência de dois processos: a retirada de centros de decisão do Espírito Santo - o que já vinha acontecendo - agora exasperada em decorrência do processo de mundialização da economia e a necessidade de afirmação do poder local, que ganha responsabilidades crescentes nesta hora. Há a necessidade de compatibilizar a competição por investimentos, por visitantes, por moradores. Essa questão, aliás, ele a abordou muito bem e demonstrou quem vai ser o Prefeito Luís Paulo Veloso de Lucas.

Tenho a consciência de que Vitória ganhou um grande Prefeito, sobretudo um Prefeito do seu tempo, um Prefeito que entende - e certamente vai pôr em prática por intermédio das políticas públicas as suas reflexões - e que empregará toda a sua experiência pessoal na atividade de Prefeito.

O Dr. Luís Paulo enfocou, aliás, muito bem o papel de Vitória, que tem 56% de empregos formais na área terciária, e a importância da qualidade de vida, da segurança, da atenção ao meio ambiente, da segurança, sobretudo. Eu daria o exemplo de cidades como Nova Iorque, São Paulo e Rio de Janeiro. É fundamental que haja nessas economias um insumo - o Dr. Luís Paulo enfocou a questão de segurança - social com conseqüências econômicas na economia terciária. Sem esse insumo, não teremos uma economia terciária perfeitamente desenvolvida. Pode haver insegurança na área primária, porque ninguém vai tirar o pasto dali, ninguém vai tirar a atividade primária dali. Pode-se ter insegurança na atividade secundária, pois ninguém tira a fábrica dali, ninguém pode levá-la. Mas não pode haver insegurança na área terciária.

São Paulo não pode ter insegurança porque é uma cidade de feiras, de entretenimento, de teatro, de hotelaria. Nova Iorque não podia e cuidou disso enfrentando o grande problema da insegurança. Em Nova Iorque, levou-se o insumo social com tradução econômica para ajudar a economia terciária, como era a economia de Nova Iorque. Hoje, entra-se no metrô de Nova Iorque com relativa segurança - não a esta hora, mas mais cedo. Sente-se minimamente seguro em relação ao passado.

São Paulo está vivendo o meio da travessia; não se sabe se vai ou não superar as suas dificuldades. E o Rio de Janeiro, "o Rio das balas perdidas", a meu ver, lamentavelmente, está sucumbindo às suas dificuldades. É preciso haver rapidamente uma reação com o grande insumo social traduzido como o insumo econômico, que é o insumo da segurança.

O Dr. Luís Paulo encheu-nos de satisfação por ter demonstrado tão bem a importância do poder local, a necessidade de uma ação proativa como Prefeito; e ele a terá seguramente. Eu, pessoalmente, já sabia - tenho a impressão de que todo o povo de Vitória também - o que realmente representa Luís Paulo para o enfrentamento das dificuldades que Vitória terá nos tempos novos que vamos viver.

Quero referir-me também às manifestações do Dr. Canejo, que enfoca Vitória como o centro logístico do Corredor Centro-Leste e também agora - diz a Drª Sandra - do Corredor Atlântico do Mercosul. S. Sª mencionou os investimentos na área portuária e a necessidade de solucionar a problemática institucional na área portuária, pois sem essa solução não teremos como enfrentar as realidades dos novos tempos com o nosso complexo portuário. Temos que enfrentar isso, e é uma preocupação de todos nós.

O Dr. Orlando Machado, que é Diretor da Coimex, deu-nos muita satisfação ao dizer de novo aquilo que sempre temos ouvido nesses painéis.

Quero louvar o desempenho da Drª Sandra e agradecer a presença da Drª Luzia Toledo, Vice-Prefeita eleita de Vitória. Quero referir-me com específico enfoque à exposição feita pelo Dr. Balarino sobre o Fundape. Realmente, foi uma falha deste seminário não ter incluído um debate específico sobre o Fundape, que representa algo muito importante na realidade econômica do Espírito Santo como Estado. Os Municípios, que são entidades de direito público muito importantes dentro do Estado do Espírito Santo e, realmente, desse erro quero me penitenciar. Quero lamentar mesmo e pedir desculpas, porque foi uma falha imperdoável não termos incluído uma discussão sobre a Fundape entre os painéis que debatem a realidade e o futuro econômico do Espírito Santo e da Região Centro-Leste.

No mais, quero saudar todos os presente, agradecer à **Rede Gazeta**, que nos tem dado todo apoio - na verdade, o Senado Federal está aqui, esta é uma Comissão do Senado Federal -, à Coimex Trading, à Samarco Mineração, aos nossos assessores, às demais autoridades presentes e declarar encerrados os trabalhos deste painel.

ANEXO XV

15ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

9º DIA DO

SEMINÁRIO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADO EM 17 DE DEZEMBRO DE 1996, VITÓRIA/ES

O SR. APRESENTADOR - Senhoras e Senhores, boa-noite! O Senado Federal, o Consórcio do Corredor Centro-Leste, a **Rede Gazeta**, a Coimex e a San Marco agradecem a presença de todos, em especial dos palestrantes, debatedores e moderadores.

Este seminário terá prosseguimento amanhã, quarta-feira, às 18h30min., neste mesmo local, com um novo ciclo de palestras.

Para darmos início a este evento, chamamos para compor a Mesa o Dr. Ercílio Figueiredo, Diretor do Consórcio do Corredor Centro-Leste, que também vai atuar como moderador; o Dr. Sérvulo da Costa Soares, Superintendente de Planejamento da Petrobrás, um dos palestrantes da noite; o Dr. José Armando Campos, Diretor e Vice-Presidente Executivo da CST; o Dr. Ernesto Mozaner, do FINDS(?), que chegará um pouquinho mais tarde; o Dr. José Luciano Penido, presidente da San Marco, uma das nossas patrocinadoras; o Dr. Gésio Andrade, da Petrobrás Distribuidora; a Drª Luzia Toledo, vice-Prefeita de Vitória, suplente do Senador José Ignácio Ferreira. (Palmas)

Passo a palavra à Drª Luzia Toledo, para dar início ao ciclo de palestras.

A SRª LUZIA TOLEDO - Peço desculpas pelo atraso, pois estava participando de uma sessão em processo de votação.

Cumprimento a todos os presentes, Dr. Sérvulo da Costa Soares, nosso palestrante de hoje, Superintendente de Planejamento da Petrobrás; Dr. José Armando Campos, Diretor Vice-Presidente Executivo da CST, nosso amigo, palestrante que hoje se coloca à disposição do plenário para responder as perguntas que ontem não teve tempo, por ter sido homenageado pelo Instituto dos Empresários. Ontem, foi lido o longo currículo do Dr. José Armando pela nossa diretora operacional, Drª Sandra Stering. Cumprimento o Dr. Ercílio Figueiredo, moderador, Diretor do Corredor Centro-Leste; o Dr. Ernesto Mozaner, debatedor que representa aqui hoje a FINDS(?); o Dr. José Luciano, presidente da San Marco, debatedor; o Dr. Gésio Andrade, representante também da Petrobrás Distribuidora.

Registramos também a presença do Dr. Huicles(?), que tem participado de todos os debates, por isso agradecemos a sua participação efetiva; do Dr. Francisco Gomide, presidente da Excelsa; do Dr. Luiz Cláudio de Brito, chefe da Comissão de Crédito Especial do Senado Federal.

Agradeço, mais uma vez, a participação do Senado Federal neste seminário, que é patrocinado exatamente pelo Senado, pela Coimex, pela San Marco e pela **Rede Gazeta**. Este seminário, a nível de Estado do Espírito Santo, não tenho dúvida, tem sido de alto alcance, parece até uma tese, um mestrado, principalmente no que diz respeito à importação e exportação, um dos temas mais debatidos aqui.

Agradeço a presença dos palestrantes, dos debatedores, de todos que aqui vieram.

Registro, de uma forma imperiosa, a ausência de duas figuras, a Drª Sandra, nossa diretora operacional, que foi chamada com urgência ao Rio de Janeiro, e do Senador José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste, no Senado, convocado para quatro sessões extraordinárias até o final desta semana, sem ônus.

Muito obrigada a todos.

Passo a palavra ao Dr. Ercílio, um dos moderadores.

O SR. ERCÍLIO FIGUEIREDO - Boa-noite a todos, muito obrigado pela presença. Este é o penúltimo painel deste seminário que se desenvolve a partir do dia 19 de novembro, em Vitória, tratando de assuntos do Corredor Centro-Leste.

Este seminário é um patrocínio do Senado Federal, com o apoio da Coimex Trade Company, San Marco Mineração, que hoje nos brinda com a presença do Dr. Penido como um dos debatedores. É importante destacar que, sem o apoio dessas organizações e da **Rede Gazeta de Comunicações**, este evento ficaria muito difícil de ser realizado. Temos também a parceria do Consórcio Operacional do Corredor Centro-Leste.

Fizemos o convite para o Dr. Francisco Gomide participar da Mesa, que nos honra muito com a sua presença, mas ele prefere ficar na platéia porque tem algumas colocações para fazer.

Destacamos a presença sempre constante e importante do Dr. Roberto Garcia Simões, Assessor do Governador, que teve uma participação efetiva em todas as ações para a concretização deste evento.

Na noite de hoje trataremos do tema: Energia. A primeira palestra será do Dr. Sérvulo Costa Soares, Superintendente de Planejamento da Petrobrás e também, tratando de gás no Espírito Santo, planejamento estratégico. Em seguida, o Dr. Germano Campos tratará do aspecto da co-geração.

Antes de passar a palavra ao Dr. Sérvulo, vamos informar rapidamente seus dados curriculares: Graduado em Ciências Econômicas em 1969; em 1975 concluiu o curso sobre Economia dos Transportes Marítimos e Planejamento na Fundação Getúlio Vargas; é economista da Petrobrás - Petróleo Brasileiro S.A., tendo chefiado o Serviço de Planejamento da Petrobrás, áreas relativas a estudos sobre mercado de derivado de petróleo e gás natural, abastecimento de derivado de petróleo, gás natural e planejamento plurianual de investimentos; ocupou o cargo de Superintendente Adjunto de Serviço de Planejamento da Petrobrás, Coordenador da Petrobrás para Produção de Integração Energética entre o Brasil e a Bolívia, e Secretário Executivo da Coordenadoria das Atividades de Gás da Petrobrás. Atualmente, exerce o cargo de Superintendente do Serviço de Planejamento da Petrobrás. É representante da empresa na Comissão de Gás Natural do Ministério das Minas e Energia, no Conselho Mundial de Energia, no Comitê Brasileiro e Membro dos Conselhos de Administração da Companhia de Gás de Minas Gerais (Gasmig) e da Companhia de Gás do Rio Grande do Sul (Sulgás). Participou, como representante da Petrobrás, junto ao Ministério de Minas e Energia, do Comitê Coordenador do Balanço Energético Nacional e da Matriz Energética Brasileira, na Comissão para elaboração do Segundo Plano Nacional de Gás Natural e da Comissão para Formulação de uma Política de Gás Natural do Brasil e também do Comitê Coordenador da Comissão de Coordenação do Gás Natural, do Ministério da Infra-Estrutura (Minfra).

Portanto, trata-se de uma pessoa mais do que abalizada para tratar do assunto e nos trazer informações atualizadas da Petrobrás, em se tratando de gás natural.

Concedo a palavra ao Dr. Sérvulo.

O SR. SÉRVULO COSTA SOARES - Boa-noite a todos. Ilustres componentes da Mesa, senhoras e senhores, primeiramente quero manifestar a minha grande satisfação em estar aqui atendendo ao gentil convite formulado pelo Exmº Sr. Senador José Ignácio Ferreira, para participar da mesa redonda "Gás no Espírito Santo e Co-geração", do Seminário do Senado Federal, Corredor Centro-Leste.

Contribuir para o debate de tema tão relevante é tarefa que muito nos honra e motiva os nossos agradecimentos aos organizadores deste seminário.

O assunto torna-se mais importante no momento em que foram abertos os envelopes da concorrência para a construção do gasoduto Brasil/Bolívia. Gasoduto que permitirá a interligação de um sistema de gasoduto nas Regiões Sudeste e Sul, garantindo complemento da oferta nacional do gás natural.

Este é um momento muito importante para nós, quando podemos colocar o que a Petrobrás tem feito em termos de gás natural no Brasil. Temos aqui alguns painéis que nos darão a idéia do planejamento estratégico quanto ao gás natural no Espírito Santo.

Seria importante falarmos inicialmente sobre o gás natural, de uma maneira bastante rápida, no mundo e no Brasil, detendo-nos sobre o tema no Espírito Santo.

Ao falarmos sobre o gás natural no mundo - para que se tenha uma idéia o que representa essa fonte energética tão importante e que no próximo século fatalmente estará ocupando um destaque muito maior do que hoje - podemos dizer que o gás natural tem uma participação na crise energética

mundial em torno de 23%. É importante colocar que o consumo mundial de energia estaria em torno de 8 milhões de toneladas equivalente de óleo.

É também importante destacarmos que a matriz energética mundial tem a característica bastante peculiar em função das fontes existentes disponíveis no mundo. Poderíamos também destacar a energia hidráulica em que essa participação é em torno de 3%.

As reservas de gás natural, hoje, alcançam cerca de 172 trilhões de metros cúbicos e grande parte dessas reservas, 40%, estão localizadas na Rússia, na Comunidade dos Estados Independentes.

O consumo de alguns países, como a Rússia, estaria em torno de 1,7 bilhão de metros cúbicos por dia e representa, na sua matriz energética, 49%. Os Estados Unidos, o segundo maior consumidor do mundo, tem uma participação de 26% na sua matriz energética e, em termos de volume, representa cerca de 1,5 a 1,6 bilhão de metros cúbicos por dia. Temos a Itália, com cerca de 29% na sua matriz energética, que consome cerca de 135 milhões de metros cúbicos por dia. A China tem uma pequena participação, relativa, de 2%, consumindo em torno de 15 milhões de metros cúbicos por dia. Na América do Sul, temos a Argentina, com a participação, no gás natural, de cerca de 49% na sua matriz, e consumindo, em média, cerca de 65 a 70 milhões de metros cúbicos por dia.

Em se falando de Europa, o país que consome menos gás natural seria a Espanha, que estaria consumindo, atualmente, cerca de 25 milhões de metros cúbicos por dia, com uma área que equivale mais ou menos ao Estado de Minas Gerais. Quer dizer, tem uma grande concentração em determinados setores, também estaria numa fase de iniciação na utilização do gás natural e teria a sua expansão baseada na da energia elétrica, na termogeração. A Espanha tem um grande programa e, como todo mundo hoje, estaria utilizando o gás natural para a expansão da termogeração.

Também poderíamos dizer que todos esses países que estamos citando têm um ponto comum muito importante na questão do consumo do gás natural, que é a calefação, a qual, junto com a termogeração, em alguns países alcança cerca de 60% de consumo, como é o caso da Inglaterra, que chega em torno de 58 a 60%.

Esse é um panorama mundial.

Citamos o menor consumidor, que utiliza em torno de 20 a 25 milhões de metros cúbicos por dia, que é a Espanha, cujas características são um pouco parecidas com as do Brasil.

No caso brasileiro, a nossa matriz energética tem suas características peculiares e de fontes primárias de energia. O gás natural, em 1973, tinha uma participação de 0,3% na matriz energética e, hoje, algo em torno de 2,6%.

Logicamente, no Brasil há a predominância, como no momento, da energia hidráulica, pois temos grandes reservatórios que permitiram a penetração dessa energia e, com isso, a sua participação bastante significativa.

Um país que talvez tenha também uma participação bastante elevada é o Canadá. Em termos de consumo total de energia, ali se utilizam cerca de 200 milhões de toneladas e a equivalência estaria em torno de 2,5% do consumo mundial de energia.

O gás natural, de 1973 a 1995, teve um crescimento, em termos médios, de 14%, enquanto que a energia primária cresceu em média 4%, mas isso não significa muito em termos absolutos. No entanto, temos certeza de que, no futuro, o gás natural terá uma participação bastante mais significativa em nossa matriz.

Em se tratando dos esforços da Petrobrás, quando falamos em termos de reservas, podemos dizer que teríamos as reservas aprovadas, aquelas garantidas para que a Petrobrás possa ofertar o gás para o mercado consumidor, com cerca de 154 bilhões de metros cúbicos, sendo que a Bacia de Campos, na região do Rio de Janeiro, participa com cerca de 40% dessas reservas.

Uma das características dessas reservas é que são compostas por aproximadamente 70% de gás associado, ou seja, aquele que, necessariamente, é produzido concomitantemente com o óleo.

No caso do Espírito Santo - estaremos vendo mais adiante -, estaríamos com 2,1 bilhões de metros cúbicos.

A segunda maior reserva do Brasil de gás natural está na Bahia e, futuramente, teremos um crescimento muito acelerado na Região Amazônica, mais precisamente na localidade de Urucu, cerca de 700 km de Manaus. Lá, teríamos cerca de 25 bilhões de reservas aprovadas.

Em se tratando de produção, podemos dizer que no ano passado, em 1995, tivemos uma produção média de 22 milhões de metros cúbicos por dia, sendo que 16 milhões são de gás associado e 6 milhões de metros cúbicos por dia são de gás não associado.

Temos aqui o maior produtor da região do Rio de Janeiro, a Bacia de Campos, com cerca de 8 milhões de metros cúbicos por dia e o Espírito Santo, com cerca de 600 mil metros cúbicos por dia, o que foi a produção média do ano de 1995.

Em 1996, passamos para uma produção de 26 milhões de metros cúbicos por dia e a Bacia do Espírito Santo produziu cerca de 700 mil metros cúbicos por dia. Novamente, a Bahia vem em seguida, com a maior produção, após a Bacia de Campos.

Em termos de utilização do gás natural, do produzido, oito milhões e quatrocentos mil foram vendidos - 82% como combustível, seis mil e oitocentos metros cúbicos por dia; 1,6% como uso automotivo, veicular, nos grandes centros; petroquímico foi 7,3%, seiscentos mil metros cúbicos por dia; redutor siderúrgico - uma usina na Bahia consumiu, no ano passado, trezentos e sessenta mil -, e o uso doméstico foi de 4,5%, consumindo cerca de 400 mil metros cúbicos por dia.

Essas são as vendas da Petrobrás - seria o seu consumo interno. Somado a isso, chegaríamos a aproximadamente catorze milhões de metros cúbicos por dia de gás utilizado para combustível ou outros fins. Houve, ainda, reinjeção do gás e uma pequena parte dele não foi utilizada por razões econômicas e técnicas da sua utilização.

No que diz respeito aos sistemas existentes hoje - implantados e sendo implantados -, há um sistema no Nordeste que interliga a região de Valmaré(?) no Rio Grande do Norte a Pernambuco, na cidade de Cabo. Esse sistema, conhecido como "Nordestão", já vem produzindo gás na Bacia do Rio Grande do Norte e permite abastecer os Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco. O consumo fica em torno de 600 mil metros cúbicos por dia e esse sistema tem 420 km de extensão, com mais de 238 km de ramais.

Há um sistema isolado no Ceará, com cerca de 56 km de rede na cidade de Fortaleza, e estamos já aprovando, está em fase de implantação, a interligação do sistema "Nordestão" com o sistema do Ceará, através de um gasoduto que tem uma extensão de 377 km - vai interligar a cidade de Valmaré(?) ao Porto de Pecém, que já está em construção. O Porto de Pecém faz parte de um dos projetos da (?) e permitirá a implantação de um complexo siderúrgico naquela região.

Mais embaixo, teríamos ainda um outro sistema isolado em que estariam Alagoas, Sergipe e Bahia. Também está em fase de implantação a interligação desse sistema com o "Nordestão", através de um gasoduto de Pilar até Cabo, com 197 km de extensão e 12 polegadas de diâmetro. Isso permitirá que todo o Nordeste tenha uma alta, quer dizer, um ganho de transporte que possibilitará que o gás produzido tanto em Fortaleza quanto na Bahia possa ser movimentado em mão dupla.

Na realidade, hoje o Rio Grande do Norte sustenta aqueles três Estados do Nordeste. Alagoas, Sergipe e Bahia são sustentados por produção própria, mas no futuro a tendência seriam novas descobertas localizadas na região de Bahia e Alagoas. Isso permitirá um fluxo inverso saindo de Alagoas, Sergipe e Bahia em direção ao Rio Grande do Norte e Fortaleza.

Esse sistema como um todo, quando já tiverem sido implantadas aquelas duas interligações, terá cerca de 1.200 km de extensão e permitirá uma movimentação de gás que estimamos em torno de dez milhões de metros cúbicos por dia. Esse consumo estaria sendo utilizado, como coloquei, em Pecém, num complexo siderúrgico; o Rio Grande do Norte tem um pólo de gás e sal, que seria a Alcanorte, com a fabricação de barrilha, e nos demais Estados poderia ser na geração de energia elétrica e também em outras aplicações mais nobres, como cerâmica, que permite um maior valor agregado para a utilização do gás natural.

Descendo, mais ao sul, teríamos um intervalo grande de Salvador até São Mateus que, futuramente, também ficará interligado a esse sistema, não tenho dúvida disso. No próximo século estaremos com todo esse sistema interligado.

Teríamos, aqui, um sistema isolado do Espírito Santo, no qual já há cerca de 250 km de dutos já implantados.

Esse sistema isolado também, a curto prazo, estará interligado ao sistema já existente na região do Rio de Janeiro e São Paulo, o que permite que o gás produzido na Bacia de Campos e na Bacia de Santos, mais precisamente Merluza, movimente o gás nos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. O ramal que vai para Minas Gerais tem 356 quilômetros de extensão. Ele é uma antecipação do sistema que será implantado de importação do gás da Bolívia, sobre o qual falaremos em breve.

Esse é o quadro geral dos dutos do País, que permitirá movimentar futuramente - num espaço, acredito, de dez anos - toda a interligação do Nordeste com o Sudeste brasileiro. Temos implantados hoje no País 4.200 quilômetros de extensão de gasodutos.

Em termos de planejamento estratégico, os estudos coordenados pelo Ministério das Minas e Energia e aprovados pelo Presidente da República em 1993 indicaram que deveríamos ter a inserção do gás na matriz energética por todos os benefícios que traz o gás. Houve um estudo que previu que em 2000 teríamos uma participação do gás natural na matriz energética de 9,8%, e, em 2010, 12%.

Quando esse estudo foi realizado, o consumo do gás natural para geração de energia elétrica era pequeno em relação a outros consumidores. Quer dizer, era ainda bastante módico em relação a outros tipos de consumidores que estariam ali considerados, como os de cimento, também os de cerâmica e outros de usos peculiares do gás natural.

Acreditamos hoje que até 2010, com a necessidade de geração de energia elétrica e termelétrica, com gás natural, essa participação possa vir a ser até superada.

Para contribuir para que alcancemos aquela participação na matriz energética nacional, temos alguns projetos prioritários. Teríamos aqui um projeto na região do Amazonas, na região de Urucu, que permitirá a movimentação através de barcaças. No caso do gás natural liqüefeito, o gás é resfriado a uma temperatura de menos 160 graus, o que permite diminuir o seu volume em 600 vezes e dessa forma possibilitar a sua movimentação por essas barcaças na região do Amazonas.

Estamos construindo um oleoduto que vai até a cidade de Quari, às margens do rio Solimões, e no ano que vem está previsto - é um projeto que está também no "Brasil em Ação" - o lançamento de um gasoduto até Quari. Aqui fariam a própria liquefação do gás e que permitiria, através dessas barcaças, movimentar o gás para Manaus, Porto Velho, margem esquerda do rio Amazonas e Macapá. Isso para a utilização na geração de energia elétrica.

É prevista a implantação, durante um período de 20 anos, de cerca de 3.400 megawatts na região, que tem um consumo de gás em torno de 12 milhões de metros cúbicos por dia. Os investimentos da Petrobrás e o desenvolvimento de produção na parte de transporte, na parte de liquefação e vaporização do gás são previstos em torno de US$1,7 bilhão nesses 20 anos. No setor de energia elétrica, a implantação dos 3.400 megawatts estaria em torno de US$3 bilhões e da Petrobrás US$1,7 bilhão.

Na região Nordeste, como coloquei, estaríamos prevendo, até o início do século, um consumo de cerca de dez milhões. Esse gás seria suprido, inicialmente, pela região de produção do Rio Grande do Norte e, futuramente, estaríamos produzindo o gás na região de Alagoas e Bahia e transferindo para a região mais ao norte - tanto Fortaleza quanto Natal.

Estudamos também a possibilidade de importação do gás natural, se houver - vamos dizer assim - a necessidade de implantação de grandes projetos para a geração de energia elétrica. Fala-se que poderíamos implantar cerca de 1400 megawatts na Região Nordeste, e com isso, logicamente, ficaríamos com um potencial de cerca de seis milhões de metros cúbicos a mais. Poder-se-ia até chegar a cerca 14 milhões de metros cúbicos por dia num período de 10 anos.

Já poderia ser analisada a importação do gás natural liqüefeito - ficaria, logicamente, concorrendo com a produção nacional.

Já nesse sistema, especificamente na Região Sudeste, pegando o Estado do Espírito Santo isoladamente, temos implantado aqui já um sistema um sistema de dutos com cerca de 240 quilômetros de extensão. Estamos prevendo que, dentro de um horizonte mais curto, estaríamos consumindo, até o ano 2000, sem considerar grandes pólos que poderão ser da Vale do Rio Doce, da própria geração de energia elétrica e outros, cerca de 1 milhão e 400 mil metros cúbicos por dia, excluindo esses pólos.

Isso poderia ser, logicamente, suprido pelo Espírito Santo, dependendo das novas descobertas e das condições dos poços, principalmente no poço de gás que foi recentemente descoberto, que dá um potencial de 400 mil metros cúbicos por dia e que, dependendo dos testes, poderia ter mais cerca de 400 a 500 mil metros cúbicos por dia.

Assim, na região do Espírito Santo, teríamos esse potencial, e no final do século, no ano de 1999 ou 2000, estaríamos com um consumo de 1 milhão e 400 mil metros cúbicos. Mais à frente, veremos isso detalhadamente.

Na Região Sudeste, temos um grande projeto já em fase de implantação. Como já coloquei, foram abertos os envelopes no dia 10 e já estão sendo analisadas as sete empresas interessadas na implantação do sistema. Fechamos um contrato com a Bolívia que permite a importação inicial de oito milhões de metros cúbicos por dia, chegando a 16 milhões de metros cúbicos por dia.

Esse sistema de dutos que será implantado permitirá movimentar todo o gás necessário para a Região Sul, Sudeste e logicamente, numa segunda fase, até interligar com o Espírito Santo. Teríamos duas fontes: a fonte nacional ou a fonte de gás importado da Bolívia. O gás da Bolívia está sendo comprado na região de Rio Grande e Santa Cruz de La Sierra a US$1.00 por milhão de BTUs. O custo de transporte é uma tarifa média, o que permitiu que todos os Estados da Região Sul e Sudeste tivessem o mesmo preço para a implantação e viabilização do sistema desse grilho de transporte, com 3.000 quilômetros, mais o que já fazia parte anteriormente, do Rio de Janeiro até Minas Gerais, com 360 quilômetros, que daria um total de 3.360 quilômetros. Isso permitiu que se tivesse uma tarifa média, que está em torno de US$1.60 por milhão de BTUs. Somando-se isso ao gás comprado, em Santa Cruz de La Sierra, por US$1 por milhão de BTUs, permite, em cada **city gate**, vendermos o gás por cerca de US$12.60 por milhão de BTUs. Isso permitirá, inicialmente, alavancar toda a parte de indústria de gás das regiões de São Paulo, de Mato Grosso, Curitiba, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Futuramente, não tenho dúvida nenhuma, também haverá uma interligação do sistema pela Argentina.

Como já coloquei, no contrato de compra e de venda está especificado de 8 a 16 milhões de metros cúbicos, mas esse sistema permitirá movimentar até 30 milhões de metros cúbicos por dia. E a Petrobrás tem opção de compra desse gás, chegando aos 30 milhões de metros cúbicos por dia. Existe já a garantia pela Petrobrás de uma capacidade antecipada de transporte de seis milhões de metros cúbicos por dia. Isso permitirá, logicamente, que tenhamos os oito milhões iniciais com o contrato com a Bolívia e mais uns seis milhões, que poderão ser da própria Bolívia ou que poderão vir da região noroeste da Argentina.

O investimento global do sistema gasoduto Brasil/Bolívia está estimado em US$1.9 bilhão, sendo US$1.5 bilhão no lado brasileiro e US$400 milhões no lado boliviano.

Complementando, no sul do País, para alcançarmos aqueles percentuais previstos na matriz, teríamos uma importação de fronteira, fronteira sul, na cidade de Uruguaiana, a implantação de uma termelétrica, que permitirá o consumo de cerca de 2 milhões e 500 mil metros cúbicos de gás por dia. O preço do gás previsto na fronteira é de cerca de US$2.30 por milhão de BTUs.

Inicialmente, estaria prevista uma térmica de 300 a 350 megawatts e que permitirá garantir o abastecimento daquela região, uma região terminal, de fim de linha e que tem grandes problemas de tensão, como é o caso também do Espírito Santo. Isso garantiria a qualidade e a energia necessárias para a implantação das indústrias e também para outros consumidores que estão localizados naquela região.

Assim, esse gás que será importado da Argentina permitirá que alcancemos aquela meta prevista pela matriz.

Agora vamos falar especificamente do gás do Espírito Santo. Vamos falar sobre o que a Petrobrás fez e o que pretende fazer para o futuro, para que possa dar a este Estado as mesmas condições que deu aos outros Estados da Região Sudeste.

Fazendo um breve histórico dos marcos históricos da nossa atuação no Estado, teríamos o início de pesquisa exploratória em 1957; a primeira descoberta, em 1969, do Poço SM1-ES, em São Mateus; início da produção em São Mateus em 1973; infra-estrutura de transporte iniciada em 1981, com o oleoduto de São Mateus, Lagoa Parda e o gasoduto de São Mateus e Vitória; início da operação da UPTN em Lagoa Parda, em 1983, com a capacidade de processamento de 150 mil metros cúbicos por dia. A UPTN é uma unidade que permite retirar frações pesadas do gás que produziu o GLP. Hoje estamos produzindo cerca de 16 toneladas por dia de GLP, contribuindo com isso para diminuir o custo do produto, do conhecido gás de cozinha, do gás liqüefeito de petróleo, para o consumidor.

Prosseguindo, teríamos o primeiro fornecimento de gás em 1982, que foi a Aracruz Celulose; depois teríamos a descoberta do Poço 67, que é um marco muito importante para nós, no Estado; em 1988, a primeira descoberta na foz do rio Doce, que tem um grande potencial e que acreditamos que poderá trazer grandes alegrias e satisfação para o Estado em termos de produção de gás.

Outro marco importantíssimo para o Estado foi o contrato de concessão para a distribuição do gás natural, em dezembro de 1993, a concessão foi dada à BR. Isso permitiu que investíssemos aqui na região e mantivéssemos com isso determinados preços que são praticados desde essa ocasião pela BR, no Estado. Quer dizer, não houve um aumento de preço para o consumidor. Isso

trouxe um grande benefício para a indústria e para os consumidores locais, permitindo que os consumidores ficassem com o mesmo nível de custo no que diz respeito ao gás. O preço médio do gás praticado aqui na região do Espírito Santo provavelmente estaria 15 a 20% menor que o da região de Rio de Janeiro e São Paulo.

Em seguida, confirmando a região da foz do rio Doce, recentemente houve a descoberta do poço ESS-77, com capacidade de produção estimada inicialmente em 400 mil metros cúbicos de gás. Ele está a 63 quilômetros da foz do rio Doce. Estamos numa fase de perfuração de novos poços para delimitação do potencial dessa área. Acreditamos que teremos aí, no mínimo, mais 400 ou 500 mil metros cúbicos. Logicamente que isso só vai poder ser confirmado depois que furarmos, mas nunca devemos ter em mente que não vamos encontrar o gás. Acho que vamos encontrá-lo, e se não o encontrarmos aqui vamos trazê-lo para o Estado.

Na atividade exploratória, em busca do gás natural, temos aqui também os marcos, que são importantes, de 1988, o 77, com 334 mil metros cúbicos por dia de vazão estimada; o 68, que infelizmente deu seco. Em 1991, fizemos uma nova varredura em 3D, em três dimensões, o que permite um acerto e uma análise muito melhor das áreas que estão sendo analisadas. Em 1992 e 1993, tivemos toda a interpretação dessa sísmica. Em 1994, tivemos o SS-74, extensão do 67. Em 1975, tivemos, lamentavelmente, um poço seco, o SS-75. Em 1995, tivemos também um trabalho bastante intensivo, e o reprocessamento da sísmica 3D, até então realizado na região.

Em 1996, tivemos o SS-73 seco, uma formação muito importante para nós, que é a região onde temos bastante esperança de encontrar uma quantidade relativamente alta de gás; o 77, com 400 mil metros cúbicos por dia; o 78 seco; e o 79 também seco. Quer dizer, são poços que tivemos a infelicidade de não termos encontrado. Mas não vamos desistir.

Em 1996, estão programados dois poços de extensão do 77 e a sísmica de 3D da área do SS-15, que é um poço antigo e é continuação daquela sísmica de 1991. Isso permitirá um conhecimento muito melhor da área e condições de maiores acertos no poço da área do SS-49.

De qualquer forma, em termos de acertos temos cerca de 51%, que é um índice bem superior ao do Brasil e talvez um dos maiores índices do restante do País. Também é provável que seja um dos maiores índices, em termos mundiais, de acertos de encontro de estruturas de carboneto.

Outros indicadores que teremos aqui seriam:

- a área total: em terra, 4.200 quilômetros quadrados; no mar, 36.500 quilômetros quadrados, num total de 40.700 quilômetros quadrados. Essa é a área que já analisamos, já pesquisamos, na plataforma e na terra;

- poços exploratórios: em terra, 385; no mar, 87; total de 472;

- poços explotatórios: total de 635, sendo que 625 em terra e 10 no mar;

- campos em produção: 42; e um no mar, que é o Campo de Cação; no total de 43;

- campos de desenvolvimento: estamos com cinco campos - Fazenda Santa Luzia, Fazenda Alegre, Córrego Dourado e aqueles dois outros postos no mar, o SS-67 e o 77.

Temos também dados de produção diária, de janeiro a outubro de 1996:

- de óleo: 9,3 milhões de barris por dia;
- gás natural: 700 mil metros cúbicos por dia;
- associados: 331;
- não-associados: 378.

Uma das características é que, no futuro, praticamente de 80% a 90% serão de gás não-associado.

A produção acumulada até novembro foi de cerca de 101 milhões de barris de óleo e 3,3 bilhões de metros cúbicos de gás.

Reservas prováveis: 12 milhões de barris de óleo e 2,1 bilhões de metros cúbicos de gás natural. São reservas prováveis, como coloquei aqui, aquelas cuja colocação no mercado a Petrobrás pode garantir.

As reservas explotáveis, que incluem as prováveis e prováveis possíveis, ficariam com 2,5; e as reservas totais, que seriam aquelas não definidas, ficariam em 3,5 bilhões de metros cúbicos aqui no Estado do Espírito Santo.

Aqui também são dados históricos, de 1988 a 1996.

A produção, o volume... (falha na gravação)

...do Nordestão, os senhores estão lembrados, que vai do Rio Grande do Norte até Pernambuco, que são 420 quilômetros de extensão, está vendendo essa quantidade de gás. Aqui na região, temos 240 quilômetros e estamos vendendo cerca de 600 mil metros cúbicos, o equivalente à Região Nordeste. É uma comparação de volume de gás comercializado nessas duas regiões.

O gás utilizado da produção de 700 mil metros cúbicos por dia: venda de 75,5%; liqüefeito, 1,1% - é aquele gás cuja fração pesada é para a produção de GLP, ou gás de cozinha, e o C5+, que uma gasolina natural, que deve ser misturada ao óleo ou propriamente à gasolina para poder ser utilizada; o não utilizado ali é de 7,2%.

O Estado do Espírito Santo tem um dos menores índices de não-utilização de gás. Estaríamos prevendo que, no futuro, atingiríamos um índice internacional em torno de 95% ou 96%.

A injeção nos poços para aumento de produção de óleo é de 10% e o consumo interno da Petrobrás é de 6,2%.

Logicamente, aquele gás não-utilizado é questão de preço, pois, se tivesse um preço maior, poderíamos colocar aquele gás em produção. São pequenas quantidades, que economicamente não tornariam viável a sua interligação com o sistema existente hoje.

É lógico que se houver uma indústria localizada numa região onde há um poço e em que não haja pressão para colocá-lo numa região mais distante, se aquela indústria estiver localizada próxima a esse poço, sem dúvida nenhuma esse gás poderá ser utilizado. Mas é uma quantidade muito pequena em relação ao mundo.

Temos dez regiões no mundo, vou dar só um exemplo. A Nigéria, por exemplo, está produzindo hoje, numa região lá do rio Niger, cerca de 80 mil barris por dia de óleo e está queimando cerca de 31 milhões de metros cúbicos de gás. Para os senhores terem uma idéia, a relação gás/óleo é muito elevada, e isso, mesmo no caso da Petrobrás, não é permitido.

Na região de Urucu, a relação gás/óleo é muito elevada, e todo gás produzido concomitantemente com o óleo é reinjetado. A Petrobrás investiu para reinjetar esse gás com o objetivo de consumo posterior.

Em termos da comercialização do gás, em 1995, foi assinado um contrato de concessão entre o Governo do Estado e a Petrobrás Distribuidora, para a distribuição e comercialização do gás no Estado, com exclusividade, logicamente, para que a Petrobrás pudesse desenvolver todo um programa.

Em contrapartida, a Petrobrás Distribuidora teve, logicamente, que cumprir determinadas cláusulas, dentre elas, a manutenção dos níveis de preço final aos consumidores, com a entrada da BR nos segmentos de distribuição do gás canalizado durante um período. Como coloquei aos senhores, hoje, aqui no Espírito Santo, há um gás cerca de 15% a 20% mais barato do que o das regiões do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Na expansão da rede de distribuição no Estado foram investidos cerca de 12 milhões. Há também a necessidade de investimento na área de transporte na região do gás de nitro, o que vamos mostrar mais adiante. Foram 46 quilômetros de transporte, por meio de dutos, na região da Grande Vitória e ramais de distribuição de 15 a 17 quilômetros.

A intensificação dos poços exploratórios também foi atendida, com investimentos de cerca de 58 milhões, em 1996, que culminou com a feliz descoberta do poço SS-77, que hoje, poderíamos dizer, mais que dobraria a reserva do Espírito Santo, podendo chegar a cerca de 5 bilhões. E dependendo dos novos poços de extensão, teríamos condições de aumentar ainda mais essas reservas do Estado do Espírito Santo.

Meta de atendimento ao mercado de 1 milhão de metros cúbicos em desenvolvimento, e poderemos chegar até 1,4 milhão na virada do século, no ano 2000.

O sistema de implantação de transporte de gás de nitro, é mais ou menos esse sistema que está aqui, ocorreu num tempo recorde de um ano. Construímos esse ramal com 46 quilômetros e 8 polegadas; esse sistema de transporte com ramais de 17 quilômetros, variando de 2 a 8 polegadas, foi inaugurado em novembro e já está numa fase bastante avançada de fornecimento aos clientes situados dentro dessa área. Então, esse é outro ponto acordado com o Estado e que foi cumprido aí pela Petrobrás, com relação à concessão dada e que passou para a BR Distribuidora.

Antes da concessão, tínhamos aqui uma venda de 400 mil metros cúbicos por dia, hoje estamos com 600 mil, e, incluindo novos consumidores, poderemos chegar, a curto espaço de tempo, a 736 mil metros cúbicos por dia.

Em 1997, estaríamos com um consumo diário de cerca de 835 mil, que, considerando a fonte de geração, poderá chegar até 935 mil metros cúbicos por dia.

Considerando os outros projetos de ampliação de consumidores existentes, por volta do ano 2000, estaríamos com 1,4 milhão metros cúbicos

por dia. E com um ponto muito importante, que veremos mais adiante, será um gás não-associado, que permitirá alcançarmos aquelas quantidades de demanda potencial.

Essa é só uma visão global do que foi feito. Partindo-se de Lagoa Parda, com 1,4 milhão de metros cúbicos por dia, estaremos concluindo esse pólo; no futuro, esses dois novos pólos estarão sendo contemplados. Talvez, com um investimento de dois a três milhões de dólares, estaremos construindo esses ramais de pólo Serra e pólo de Caiçara, Viana e Vila Velha. O total daria 1,4 milhão de metros cúbicos por dia.

O pólo Serra-Vitória estaria com 800 mil metros cúbicos por dia; corresponde à região da Vale do Rio Doce. O ramal de Vitória também é importante, porque permitirá a distribuição de gás em domicílio e no comércio. Não resta dúvida de que a população deverá ter o benefício energético não só na utilização direta - por exemplo, para aquecimento de água ou cocção de alimentos -, como também no sentido de diminuir o custo, haja vista que o GLP tem um preço superior ao do gás natural.

Como expus, a oferta será crescente, já considerando esses 400 mil metros cúbicos por dia do poço ES77, que permitirá obtermos cerca de 1,2 milhão.

Não posso afirmar, porque isso dependerá, logicamente, desses novos poços que estão sendo perfurados, mas, com 1,4 milhão, teremos condição de atender esses pequenos consumidores na região da grande Vitória.

No entanto, o Espírito Santo não necessariamente ficaria com a demanda restrita a 1,4 milhão. Há grandes consumidores no Estado do Espírito Santo, entre os quais podemos destacar a companhia Vale do Rio Doce, que tem um consumo previsto entre 3,5 a 4,7 milhões de metros cúbicos por dia.

Então, é um projeto de termogeração, produção de HBI e pelotização, que seria a substituição do óleo combustível pelo gás natural. Esses estudos vêm sendo desenvolvidos com a Petrobrás e futuramente serão aprofundados no sentido de se verificar a viabilização do empreendimento.

A Excelsa também nos procurou recentemente e solicitou formalmente o gás natural para a geração de energia elétrica. Ela prevê, talvez, a implantação de 300 a 600 megawatts e um consumo de um a dois milhões, mas, logicamente, poderia até investir mais, se for permitida uma maior implantação de megawatts no Estado. Talvez sejam 1.000 megawatts para um consumo de cinco milhões de metros cúbicos, considerando o que for combinado.

Há outros consumidores, com um potencial de 1,5 a 2 milhões de metros cúbicos por dia, que também já fizeram solicitação para utilização do gás natural, como é o caso da Samarco.

Em termos de perspectivas, pelo que conhecemos hoje, disse que teríamos um potencial de oferta no Estado de 1,4 milhão; sendo um pouco otimistas, teríamos 1,7 milhão. Agora, sendo bastante otimistas, não resta dúvida de que a grande expectativa é a de que possamos encontrar muito mais gás nesta região. Logicamente, não podemos afirmar isso hoje. A quantidade disponível de gás, suficiente para atender todos aqueles projetos que mencionei, chegaria a nove milhões de metros cúbicos por dia ou mais.

A Petrobrás está prevendo perfurar, no ano que vem, aqueles postos instalados. Há também outra região na costa de Vitória, onde as águas já seriam profundas: um a dois mil metros de profundidade. Nenhum posto foi perfurado ainda, mas há a expectativa de encontrarmos gás ou óleo; pelas condições geológicas, essa região estaria mais voltada para o gás natural.

Então, aqui teríamos gás em cerca de dois a quatro anos e, nessa outra região, caso houvesse sucesso nas descobertas, em torno de cinco anos.

Logicamente, isso não satisfará o Estado, que precisa, no momento, tanto para geração de energia elétrica, como para ampliação e implantação dos projetos industriais que estão sendo previstos para região.

O Estado, quanto à energia elétrica, só produz cerca de 14% da sua necessidade e, para obter o restante, depende de Furnas e de Itaipu. Apresenta uma característica muito importante que é o fato de ser final de linha, o que cria condições operacionais muito rígidas para a companhia de energia elétrica, no sentido de manter a qualidade no fornecimento.

Então, o que poderíamos visualizar para o Estado do Espírito Santo, com aquelas demandas adicionais e aquele potencial que pode chegar a nove milhões de metros cúbicos por dia? Como mencionei, há um grande contrato de fornecimento de gás da Bolívia para o Brasil, de 8 a 16 milhões, que podem chegar a 30 milhões de metros cúbicos por dia.

Esse sistema também permitirá a compra de gás da Argentina, porque já existe um sistema implantado entre Santa Cruz de La Sierra e Yacuiba, que é a fronteira a noroeste da Argentina.

No noroeste da Argentina, existem grandes concentrações de gás. Há um campo gigantesco, que tem como reserva cerca de 90 milhões de metros cúbicos. Já que esses gasodutos que interligam o noroeste da Argentina e Buenos Aires estão saturados, não há dúvida de que eles ficarão muito satisfeitos se comprarmos o gás e o trouxermos pelo sistema que será implantado até o final de 1998 e que consta também do Brasil em Ação.

Inicialmente, o sistema chegará a São Paulo; em seguida, ao Rio de Janeiro. Depois, não resta dúvida de que chegará ao Espírito Santo.

De Cabiúna até Vitória, a extensão seria de 325 quilômetros. Dependendo da vazão e da demanda, o gasoduto poderá ter de 16 a 20 polegadas de diâmetro e, com isso, viabilizar toda essa demanda prevista para o Estado, que não mais ficaria dependente da expectativa de novas descobertas.

Se ocorrerem novas descobertas, não haverá prejuízo, porque poderemos fazer o inverso, ou seja, mandar gás do Espírito Santo para o Rio de Janeiro, e assim por diante. Se o gás for associado, a sua movimentação poderá ser feita.

Essa interligação é importantíssima, porque garantirá a todos que estão querendo instalar-se no Estado do Espírito Santo o fornecimento de gás a longo prazo. Para se obter financiamento na comunidade internacional para um projeto de termogeração ou pelotização - como, por exemplo, o da Vale do Rio Doce -, a garantia deverá ser, no mínimo, de 15 anos. Esse sistema que será interligado permitirá a garantia dos 15 a 20 anos, necessária para viabilizar a parte financeira do projeto.

Esse seria um **close** da região de Cabiúna a Vitória, que estaríamos interligando. O duto, com 325 quilômetros de extensão, poderia ter 16, 20 ou mais, de acordo com a demanda esperada, e o gás estaria disponível para o Estado do Espírito Santo.

O gás hoje, colocado nos pontos de todos os **city gates** da região sudeste, partindo do Rio de Janeiro para o sul, estaria em 2,6. É o gás que estamos comprando da Bolívia e que chegará ao Estado do Espírito Santo. Não tenho dúvida de que isso viabilizará diversos projetos que estão sendo previstos.

Numa visão mais a longo prazo, podemos também colocar que outras partes serão integradas por meio de gasoduto, e não só o gás da Bolívia, cujo sistema está em implantação. Quem sabe, no futuro, o gás do Peru estará vindo para Santa Cruz. Com isso, já se fala em conhecimento. Entretanto, o que existe hoje já é mais do que suficiente para atender à demanda prevista para essa região; seriam os 30 milhões de m³ por dia de gás da Bolívia mais a produção nacional da bacia de Campos, o que nos dá uma garantia de cerca de 10 milhões de m³ por dia. Com o da área de Vitória, quem sabe poderemos sair com mais de 2 milhões m³, garantindo cerca de 42 a 45 milhões de m³ por dia no início do próximo século para a região Sudeste. Ainda há mais: com a importação de gás inicialmente na fronteira, em Uruguaiana, de 2,5 milhões de m³ por dia, chegaríamos assim a um total de 50 milhões.

Estaremos, no futuro, interligando a área de Uruguaiana com Porto Alegre, formando todo um anel nessa região e, com isso, o gás vindo através da Bolívia ou da Argentina entrará pelo Rio Grande do Sul.

Isso é o que estamos prevendo para o próximo século. Parece uma expectativa muito avançada, mas quero apenas lembrar que o gasoduto Brasil-Bolívia, discutido há cinqüenta anos, teve a sua implantação a partir de 1991. E poucos acreditavam que esse sistema fosse implantado, muito poucos acreditavam que haveria uma tarifa média para permitir a sua viabilização no início. E hoje existem diversas companhias que estão arrependidas por não terem entrado no projeto. Ou seja, existe muitas companhias de grande porte no mundo que estão hoje tentando participar, pois sabem que o gás natural terá uma grande participação aqui no Brasil, principalmente nas regiões Sul e Sudeste, onde se tem maior consumo de energia.

Para finalizarmos a exposição e, assim, passarmos para a parte de perguntas, teríamos, sem dúvida nenhuma, umas colocações que são óbvias, que **(falha na gravação)** ...processamento, transporte, exportação, importação e comercialização de gás natural, tanto no Brasil como na América do Sul, dentro de um contexto de maior integração energética dos países sul-americanos.

A Petrobrás já desenvolveu as atividades de gás no País incrementando a oferta interna e complementando-a com importação, caso necessário. No caso brasileiro, a formação de parcerias será de grande importância para a realização de empreendimentos necessários à consecução das metas definidas pela Comissão de Gás Natural do Ministério das Minas e Energia.

Tanto na parte do transporte quanto na de distribuição, a Petrobrás está aberta e desenvolvendo diversos níveis de parceria com aqueles que possuem maior sinergia. Não há dúvida nenhuma de os que tiverem maior sinergia entre uma indústria de petróleo serão contemplados com o gás natural.

Esses parceiros serão bem-vindos, e a Petrobrás já está discutindo com o melhor deles sobre a parte de gás natural.

É o que tinha a apresentar e estou à disposição para as perguntas necessárias.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. ERCÍLIO FIGUEIREDO - Agradecemos ao Dr. Sérgio Costa Soares, da Petrobrás, pela excelente exposição e pelas importantes informações técnicas aqui trazidas. E, como estávamos comentando, um dos grandes pontos deste Seminário é justamente a possibilidade de democratização das informações para a sociedade.

Já registramos a chegada do Dr. Ernesto Mozaner, que é um de nossos debatedores recém-chegado do Rio de Janeiro, como já estava previsto. Registramos também a presença do Professor Aníbal Martins, Diretor do ITUFES, Instituto de Tecnologia da Universidade Federal do Espírito Santo.

Os palestrantes apresentarão suas colocações, após o que os debatedores terão dez minutos cada para fazer suas considerações e, em seguida, as perguntas poderão ser feitas pela platéia.

O Seminário é patrocinado pelo Senado Federal, com o apoio da Coimex Trading Company, da Samarco Mineração, promoção da **Rede Gazeta de Comunicação** e parceria do Consórcio do Corredor de Transporte do Centro-Leste.

Passaremos agora à palestra do Dr. José Armando Campos, Diretor vice-Presidente Executivo da Siderúrgica de Tubarão, que ontem também nos brindou com uma excelente colocação. E as perguntas de ontem, as eventuais colocações, solicitações e questionamentos poderão ser feitos hoje. Como identificamos pessoas que não estavam presentes ontem, lerei rapidamente o currículo do Dr. José Armando.

Graduado, em 1972, pela Escola Federal de Minas e Metalurgia da Universidade Federal de Ouro Preto; trabalhou como engenheiro e posteriormente como Coordenador de Projeto da Metais de Minas Gerais - Metamig; ingressou na Companhia Vale do Rio Doce, em 1974, como Engenheiro de Processo na Superintendência das Minas, em Itabira, onde desempenhou diversas funções e coordenou o desenvolvimento e implantação de diversos projetos; a partir de 1987 desempenhou a função de Gerente-Geral de Estudos Técnicos da Superintendência de Estudos e Projetos, no Rio de Janeiro, onde coordenou o estudo de viabilidade de novos projetos pela CVRD, com ênfase especial no desenvolvimento de novos negócios nas áreas de metalurgia e siderurgia; a partir de 1991, passou a ocupar o cargo de Gerente-Geral de Siderurgia, com a função de estruturar e coordenar a participação da CVRD nas áreas das diversas empresas do setor de metalurgia e siderurgia; foi membro do Comitê Operacional da **California Steel**, uma organização de associação da Companhia Vale do Rio Doce com a **Kawasaki Steel**, nos Estados Unidos; em julho de 1992, foi indicado Conselheiro da Companhia Vale do Rio Doce no Conselho de Administração da Companhia Siderúrgica de Tubarão e, em agosto deste ano, eleito para o cargo de Diretor Vice-Presidente Executivo da empresa; é sócio da Associação Brasileira de Metais; membro do Conselho Diretor do Instituto Brasileiro de Siderurgia e do ILAFA - Instituto Latino-Americano do Ferro e do Aço e Diretor da IISI - **International Iron and Steel Institute** e de seu grupo de política e meio ambiente; é membro titular do Conselho Consultivo Empresarial de Competitividade - Consec, e do Conselho Superior de Energia da Federação das Indústrias do Espírito Santo.

Dr. José Armando tem a palavra para sua palestra, que tratará do aspecto de co-geração.

O SR. JOSÉ ARMANDO CAMPOS - Boa noite a todos. Gostaria de inicialmente cumprimentar nossa Vice-Prefeita, Luzia Toledo, presidindo a Mesa esta noite, o Coordenador do Corredor Centro-Leste, nosso amigo Ercílio Figueiredo, o palestrante que nos brindou com uma excelente apresentação, uma excelente visão sobre o cenário de gás no Espírito Santo e no Brasil, Dr. Sérvulo da Costa Soares, Dr. Penedo, da Samarco, Gesion Andrade, da Petrobrás, e nosso amigo Ernesto Mozaner.

Senhoras e senhores, boa noite. O trabalho que vamos apresentar esta noite teve como sugestão o título de "Co-geração". E nós, mui modestamente, ou pouco modestamente, diria, colocamos ali um subtítulo dizendo que a CST oferece um exemplo de uso racional de energia através de seus projetos de co-geração, e é o que pretendemos mostrar esta noite.

A primeira transparência, por favor.

Entende-se por co-geração a produção combinada de energia elétrica, mecânica e calor útil a partir da queima de um único combustível, permitindo, dessa forma, aproveitar inevitavelmente calor que seria rejeitado na conversão de energia térmica em trabalho.

No diagrama que mostramos estamos apresentando basicamente três fluxos de produção independentes de energia elétrica, de calor e de energia mecânica, através dos dois primeiros casos, da queima de um combustível, uma caldeira. São exemplos de três processos em que a co-geração não existe. São processos de produção de energia em diferentes formas e de forma completamente independente.

A próxima transparência nos dá o exemplo do que pretendemos mostrar, que é o uso combinado e simultâneo, aliás a produção simultânea através da queima de um único combustível, com produção de energias térmica, elétrica e mecânica.

No caso específico da CST, quanto ao seu modelo de co-geração, utilizamos basicamente uma única fonte primária, o carvão mineral, convertido em coque nas unidades de coqueria. Ele é basicamente a única fonte primária de energia, e, a partir dele, geramos gases: gases no autoforno, importante pelo seu volume, e o gás de coqueria, importante pelo seu poder calorífico. Esses são os combustíveis secundários para a queima em caldeiras.

A partir desses combustíveis, acionam-se duas unidades: turbina/gerador e soprador. Na primeira unidade, temos uma produção de vapor, que é utilizado na processo industrial em várias unidades. Há produção de energia elétrica em cada uma daquelas unidades - os 72 mva são elevados para 138kv - permitindo o paralelismo com a Escelsa, no mesmo eixo. O soprador é fundamental como provedor de energia mecânica e permite o sopro de ar no autoforno. Essa unidade é toda integrada, formando uma única unidade. Na verdade, trata-se de duas turbinas dentro de uma mesma casa de forno. Esse é basicamente o modelo de co-geração da CST.

A função principal dessa co-geração na CST, em primeiro lugar, é garantir um sopro constante e estável para o autoforno. Sabe-se que 99% da estabilidade do processo da usina siderúrgica está baseada na estabilidade da produção do seu autoforno, na produção do metal, a base de todo processo de fabricação do aço. Uma segunda função - e não menos importante - seria a de gerar energia elétrica a partir da sobra de gases, mantendo, assim, o máximo aproveitamento interno e reduzindo ao mínimo a compra de energia externa. Por último, há a função de gerar vapor para todas as etapas do processo industrial. Na verdade, a maior fonte do vapor é gerada numa unidade de apagamento a seco do coque - e a CST possui essa unidade -, onde o calor é recuperado e onde é gerada a maior parte de sua energia térmica.

Esse modelo de co-geração é parte essencial do modelo energético da CST e um dos fatores que dá à empresa a maior competitividade entre as siderúrgicas brasileiras e, também, entre as siderúrgicas mundiais.

Numa comparação entre os gases produzidos em algumas das etapas do processo siderúrgico - o gás natural de petróleo e o óleo combustível - , quanto ao seu poder calorífico, em quilocalorias por normal metro cúbico, consideram-se os gases de médio e de baixo poder calorífico. O gás de médio poder calorífico seria o gás de coqueria, com 4.700 quilocal por normal metro cúbico, aproximadamente 50% do poder calorífico de um gás natural. O gás de autoforno, presente em maior volume, tem baixíssimo poder calorífico - 820 quilocal por normal metro cúbico. A importância desse gás dá-se porque ele é produzido em maior volume. Numa comparação com óleo combustível, é importante ressaltar que a soma do conteúdo energético desse gás produzido pela CST alcança 970 gigacaloria/hora, o equivalente a cerca de 610 barris equivalentes de petróleo ou cerca de 14.800 barris/dia, um número relevante quando comparado, por exemplo, com a produção de petróleo do Espírito Santo, da ordem de aproximadamente 11 mil barris equivalentes de petróleo/dia.

O modelo energético da CST é baseado no aproveitamento ótimo do carvão e tem como característica principal o uso zero de óleo combustível. Na matriz energética da CST, os gases do processo - o gás de coqueria e o gás de autoforno - alimentam os diversos fornos de aquecimento nas áreas de produção, para onde se destina o maior foco de nossa tensão. Faz-se necessário suprir de energia toda essa área de fornos da empresa - forno de calcinação, forno de reaquecimento de placas, enfim, todos os fornos -, para que não haja nenhum consumo de combustível externo. Tudo isso acontece a partir de uma fonte única, primária, o carvão, que alimenta a coqueria, com sua unidade de apagamento a seco de coque e como unidade separada de co-geração.

Há duas unidades de co-geração dentro da empresa. Uma é fechada na coqueria, onde são gerados o vapor e a energia elétrica, consumida na própria unidade. O excesso de vapor do apagamento a seco de coque, juntamente com os gases da coqueria e com os gases de autoforno, depois de passarem pela turbina de topo, vai alimentar a central termoelétrica, unidade principal de co-geração, onde produzimos todo o vapor do processo, toda a energia elétrica e toda a energia mecânica necessária ao sopro do autoforno.

É importante notar que o gás de autoforno, desde a semana passada, está circulando através da unidade que estamos chamando de TRT, unidade de onde estamos aproveitando basicamente a energia cinética do fluido e gerando cerca de 18 megawatts, dos quais cerca de quatro megawatts médios estão sendo destinados à rede, como sobras, através da Escelsa.

A capacidade total atual da unidade de co-geração principal da empresa, aquela que disponibiliza energia elétrica para toda a empresa, é de 132 megawatts de potência bruta, no eixo daquele soprador. Consumimos 32 megawatts. Essa é a potência que aciona aquela unidade de sopro, gerando, em termos líquidos, cerca de 100 megawatts de energia elétrica e vapor, a uma taxa de 52 toneladas/hora. A geração média anual é de 1.150.000 megawatts, que equivale a cerca de 20% do consumo total de eletricidade no Espírito Santo ou de uma cidade com população em torno de 500.000 habitantes. A essa geração média anual, estamos acrescendo, com a turbina de topo, cerca de 15 a 20% a mais, desde a semana retrasada.

O próximo quadro mostra como é feito o aproveitamento do carvão dentro da siderurgia brasileira. O gráfico compara usinas integradas a coque - as que têm o mesmo modelo da CST - e demonstra que a CST tem um melhor aproveitamento de carvão e, por isso, compra poucos combustíveis, tais como petróleo ou energia elétrica externa. Esse modelo segue mais ou menos o das usinas siderúrgicas japonesas.

É importante salientar que o projeto da CST foi concebido no período entre as duas crises do petróleo, o que fez com que, evidentemente, os empreendedores se preocupassem em prover um modelo mais auto-suficiente. O resultado é que 98,7% de toda a energia advém da queima do combustível primário, o carvão.

Chegamos à conclusão de que compramos externamente apenas 1,4 de nossas necessidades energéticas, enquanto as outras concorrentes brasileiras estão comprando entre 9 a 34,5%, num momento em que os problemas de balanço entre oferta e demanda de energia elétrica têm-se apresentado importantes.

Algumas das grandes usinas siderúrgicas estão buscando desenvolver um melhor modelo energético para as suas necessidades: a CSN está criando a sua própria unidade de negócio; a Usiminas está investindo em geração etc...

Esse quadro mostra a posição da CST em relação à média da siderurgia de países do Primeiro Mundo: França, Alemanha, Holanda, Inglaterra e Espanha. São dados recentes de uma estatística do **WISI**.

O que mais se aproxima de nós - infelizmente, não apareceu nesse quadro, por um lapso de nossa parte - é o Japão, que poderia apresentar um modelo de melhor uso do carvão em relação às usinas européias.

Quanto à recuperação proporcional de energia na CST, estimamos que se somarmos toda a energia a partir da queima do carvão, em que produzimos vários componentes na forma de coque, de gás de coqueria, de gás de autoforno, gás de aciaria, alcatrão, energia elétrica, gerada por meio da turbina de topo, mais o calor produzido, e dividimos isso pelo consumo bruto de energia temos hoje na CST uma recuperação da ordem de 49%.

A melhor recuperação de que se tem notícia hoje é feita na Holanda com uma média de 54%. Na CST temos projeto para recuperar energia com o aproveitamento do gás de aciaria, o que poderá elevar esse índice de recuperação para 56%. Nesse quadro estamos considerando também a operação de uma nova unidade termoelétrica - a terceira -, que estará em operação em meados de 1998.

Depois desse aproveitamento, que vem junto com o autoforno -, as pessoas que ontem aqui assistiram a nossa apresentação sobre os projetos em andamento na Companhia viram que quando prevemos um autoforno para 1998 também estamos prevendo uma unidade termoelétrica. Nesse balanço, já está incluída essa terceira unidade termoelétrica. Para atingir os 56% de recuperação, estaria faltando o aproveitamento adicional do gás de aciaria, o chamado LDG.

O consumo energético é um outro dado importante quando se fala de competitividade. Na CST, não temos o melhor produto; não fazemos um produto de alto valor agregado. Por outro lado, a nossa competitividade é fortemente baseada em custo e em...

(Falha na gravação)

...na França e cerca de 20% superior à média das usinas siderúrgicas brasileiras. Depois de 1998, com a introdução dessa terceira central termoelétrica e do lingotamento contínuo, que também está previsto na segunda fase do nosso plano de investimento e salva uma grande quantidade de energia por eliminar várias etapas do processo - no lingotamento convencional, há a etapa de reaquecimento e de laminação de placas -, vamos alcançar os mesmos níveis de consumo energético por tonelada de aço das siderúrgicas mais bem posicionadas do mundo, que são as siderúrgicas localizadas no Japão e na Alemanha.

Concluindo, eu diria que esse modelo energético é um dos fatores, além dos já sobejamente conhecidos, como o fator localizacional, fortemente responsáveis pela nossa competitividade. Esse modelo permite que haja uma redução do custo final por tonelada produzida da ordem de 20 dólares por tonelada e é também um agregador em termos de conservação de recursos naturais, no caso de recursos hidráulicos. Uma geração média, equivalente à nossa, de 132 megawatts, em termos de hidrelétrica, faria com que houvesse a necessidade de uma hidrelétrica do porte de 200 megawatts instalados.

Do ponto de vista do controle ambiental, esse modelo aproveita totalmente os gases gerados no processo. Podemos dizer que essa tecnologia aplicada ao caso da CST, em que se queima carvão como combustível, permite uma elevada eficiência energética e um reduzido impacto ambiental. Todos os gases de processo são necessariamente limpos antes de serem reaproveitados. Essa é a grande vantagem do processo.

Essa tecnologia de co-geração está amplamente disseminada nos países desenvolvidos e pode configurar, também para o caso brasileiro, principalmente para o setor elétrico brasileiro, uma alternativa interessante, principalmente neste momento em que desejamos que haja uma aumento da capacidade instalada com menores custos. Isso pode flexibilizar o emprego de outras fontes primárias de energia, diversificando, assim, essa matriz energética.

A viabilidade econômica desse processo é muito variável de acordo com cada caso e é fortemente afetada por vários fatores. Mesmo dentro da CST, os diversos projetos passíveis de co-geração, que vêm sendo por nós analisados, têm obedecido a uma certa prioridade em função dessa viabilidade econômica totalmente diferenciada. Ao recuperarmos um determinado tipo de gás, ao manuseá-lo ou conduzi-lo, introduz-se um aumento de custo de capital e afetam-se os níveis de viabilidade. Mas, mesmo assim, penso que essa é uma alternativa extremamente importante para o Brasil. Temos que buscar algum incremento de co-geração.

Penso que poderíamos desenvolver algumas questões normativas e legais no Brasil. Temos que reconhecer que, mesmo havendo um avanço muito grande na legislação brasileira, nos últimos anos, ainda há um espaço enorme para o aperfeiçoamento no que diz respeito à co-geração.

O texto legal básico para ordenar as relações entre altos produtores e concessionárias é a Portaria do Dinam nº 246/88, que, além de apresentar toda a terminologia própria para o caso, estabelece um teto tarifário para a venda desses excedentes feita entre altos produtores e concessionários e a limita ao nível do custo marginal. Essa portaria recomenda também que sejam feitos contratos de longo prazo e, de certa forma, é orientada para uma proteção ao sistema elétrico.

Mas penso que o Brasil está evoluindo. Temos que diversificar a nossa matriz energética e fazer melhor uso das fontes primárias importadas pelo Brasil.

A grande vantagem desse projeto e dessa possibilidade de co-geração é usarmos um insumo importado, energia importada. Nesse caso, essa é uma grande vantagem para nós. Não há perspectiva de crescimento do preço do carvão a longo prazo. A propósito, nos últimos anos, têm havido algumas reduções importantes ou pelo menos uma estabilidade no preço do carvão.

Esse modelo, além de possibilitar que a Companhia Siderúrgica de Tubarão se torne altamente competitiva, é um projeto que pode ser defensável como projeto sustentado economicamente.

Colocamo-nos à disposição para esclarecer os questionamentos que porventura forem feitos.

Era o que tínhamos a dizer, Sr. Presidente.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. ERCÍLIO FIGUEIREDO - Registramos nosso agradecimento ao Dr. José Armando Campos pelas novas e importantes informações que nos foram prestadas.

Percebemos - hoje, isto ficou bastante patente - como a Petrobrás e a CST contribuem para o desenvolvimento do Estado. A Petrobrás mostra a sua disponibilidade de gás natural, e a CST, com esse programa de expansão e diversificação, atrai outras oportunidades de investimento na região, solucionando, conseqüentemente, os problemas de emprego e de desenvolvimento. Isso é muito importante.

Ficamos felizes de ouvir, durante este seminário, as outras organizações que também se fizeram presentes aqui e que prestaram seus esclarecimentos, democratizando a informação, para que o público, tomando

conhecimento dela, também a apóie. Quando conhecemos melhor a realidade, evidentemente o apoio é dado de forma diferente.

Informamos que este seminário está sendo patrocinado pelo Senado Federal e está sendo promovido pela Coimex Trading Company, pela Samarco Mineração S.A. e pela Rede Gazeta de Comunicação, em parceria com o Consórcio do Corredor Operacional de Transportes do Centro Leste.

Passaremos à fase de debates. Como já falamos, após a colocação dos debatedores, será concedida a palavra à platéia para que esta faça seus questionamentos ou pedidos de esclarecimentos.

Portanto, nesta oportunidade, concedo a palavra ao Dr. Ernesto Mozaner, que dirige o Conselho Superior de Energia da Federação de Indústria do Estado do Espírito Santo e exerce atividade industrial numa das primeiras empresas instaladas no Estado do Espírito Santo, a Carboderivados, situada na região do Centro Industrial da Grande Vitória, Civit.

O SR. ERNESTO MOZANER - Srs. membros da Mesa já nomeados, Srs. participantes, primeiramente, gostaríamos de pedir desculpas pela nossa chegada extemporânea. Tínhamos assumido um compromisso fora do Estado e nos deslocamos diretamente do aeroporto para cá. Infelizmente, perdemos uma parte da apresentação feita pelo nosso companheiro da Petrobrás.

Em segundo lugar, gostaríamos de parabenizar os palestrantes, que, com brilhantismo, fizeram suas exposições, enriquecendo-nos com dados sobre os quais temos informações, mas não nesse nível de profundidade.

Ficamos muito impressionados com os números apresentados pelo Dr. José Armando em relação ao grau ou índice de recuperação - em torno de 49%. Gostaríamos de sugerir que, no cálculo desse índice de recuperação, fosse retirada a geração do alcatrão, pois ele está diminuindo o seu rendimento e, na verdade, ele tem uma outra utilização, que é a comercialização, que também pode ser transformada em energia.

Então, esse índice de 49% é maior, pois, desde que não seja contemplada a utilização do alcatrão como energético, ele é gerado, comercializado e poderia até ser substituído na fórmula por uma geração equivalente, o que aumentaria bastante o rendimento e ficaria mais justo.

Hoje, vimos que está bastante equilibrado o balanço energético da CST. Pergunto se, na instalação do LTP foi contemplada a utilização de um energético como o gás natural, por exemplo, para completar a demanda energética dentro da CST.

A co-geração deve ser incentivada pelo Estado. O primeiro passo seria o levantamento do potencial de co-geração para utilização ou orientação de utilização do gás natural. Como todos sabem, temos uma geração muito pequena de energia elétrica em relação ao consumo aqui no Estado - na faixa de 16% a 18%. Somos ponta de linha da malha Sul/Sudeste/Centro-Oeste do sistema.

Por uma questão de garantia de qualidade no abastecimento, necessitamos aumentar o nível de geração no Estado. Temos atualmente disponibilizado, de acordo com o representante da Petrobrás, um volume crescente de gás natural. Fala-se hoje em 2 bilhões de gás já confirmados - e mais otimisticamente, fala-se em 3 ou 4 bilhões, podendo haver um crescimento.

O gás natural é um energético muito importante e interessante para o Estado em função da facilidade de utilização e do baixo impacto ambiental, se comparado com outros combustíveis que possam ser utilizados em geração térmica ou em outros usos de co-geração.

Proponho ao Estado, como primeiro passo, que seja feito um levantamento desse potencial de co-geração. Na extensão da linha do gasoduto que a Petrobrás fez, temos cerca de quatro empresas, se não me engano - a Braspérola, a Garoto, a Antarctica e a Ornato - com um levantamento de potencial de co-geração, mas ainda são valores muito tímidos, na ordem de 25 a 30 megawatts, em suma, pequena, uma utilização de 80.000 a 100.000m³/dia.

Entendo que temos condições de estabelecer como programa de meta a atração de empresas que pudessem se utilizar dessa demanda de energia térmica gerada na co-geração e fazermos um pólo de desenvolvimento baseado na disponibilidade energética, ou seja, começar a atrair empresas com potencial de aproveitamento dessa co-geração. Isso facilitaria o desenvolvimento do Estado, a criação de empregos e o aproveitamento desse gás natural e a possibilidade de uma ampliação da disponibilidade com o gasoduto Vitória-Campos ou Vitória-Cabiunas, como foi apresentado.

Foi muito feliz quem escolheu esses dois palestrantes para ilustrar esse painel, porque, de um lado, vimos a disponibilidade do energético e, de outro, um exemplo em nível de Brasil e - por que não dizer? - em nível mundial de um bom utilizador de energia.

Encerro por aqui, para permitir a participação de todos os demais. Boa-noite e muito obrigado. (Palmas)

O SR. ERCÍLIO FIGUEIREDO - Concedo a palavra ao Sr. José Luciano Penido, Presidente da Samarco Mineração.

O SR. JOSÉ LUCIANO PENIDO - Exmª Srª Luzia Toledo, Vice-Prefeita da cidade de Vitória, Exmº Sr. Ercílio Figueiredo, representante do Corredor Centro-Leste, senhores palestrantes, senhores debatedores, quero cumprimentar também o Senado Federal, na pessoa do Senador José Ignácio Ferreira, pela promoção, junto com a Rede Gazeta, dessa bela oportunidade de discutir os problemas de infra-estrutura do Estado do Espírito Santo.

Quero iniciar minha função de debatedor cumprimentando o Sr. José Armando pela bela apresentação, porque realmente conseguiu fazer jus ao subtítulo "uso nacional de energia na CST". Essa empresa, ao se basear no carvão, o energético mais abundante do mundo, estabelece uma referência mundial em conservação de energia, e é o que se percebe nas indústrias e na preservação ambiental.

Gostei muito também da apresentação do Sr. Sérvulo em termos de todo o panorama de gás do Brasil, com foco no Estado do Espírito Santo, mas gostaria de concentrar meus comentários na área voltada para o gás. Lembraria alguns poucos números da apresentação feita pelo Sr. Sérvulo.

O Brasil hoje produz aproximadamente 23.000.000 metros cúbicos por dia e vende em torno de 8.000.000 metros cúbicos por dia. Parte desse gás que não é vendida, praticamente 15%, é queimada no curso. A Petrobrás tem um consumo interno de mais ou menos 15% e mais ou menos 21% são reinjetados nos postos: gás liqüefeito, 4%. Então, cerca de 40% do gás produzido é vendido. Sobre os oito milhões de metros cúbicos vou tecer considerações depois.

Praticamente 70% do gás produzido no Brasil são associados à produção de óleo cru. No Espírito Santo, seriam mais ou menos de 50% o gás associado à produção de óleo cru. O Estado consome, atualmente, 600.000 metros cúbicos por dia.

É importante dizer que o Estado do Espírito Santo tem sido prejudicado claramente nos últimos vinte e cinco anos. Isso não é coisa de um governo e, sim, de uma seqüência de planejamentos estratégicos desfavoráveis ao Estado, eu diria que centrado no assunto energia. Praticamente, os braços de execução dessa política foram a Eletrobrás e a Petrobrás.

Cito essa injusta posição do Estado do Espírito Santo, pois, nesse período, praticamente nenhum projeto hidrelétrico foi feito no nosso Estado. Fomos orientados para sermos consumidores de Itaipu e de Furnas, de tal forma que apenas agora a Samarco reiniciou a função de uma hidrelétrica no Estado, e há um potencial para diversas usinas econômicas de baixo impacto ambiental no Estado. Como o Dr. Ernesto afirmou, estamos gerando praticamente 20% do nosso consumo de 800 megawatts no Estado.

Nenhuma refinaria existe aqui. Outros Estados vizinhos possuem, pois são maiores - Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo - mas é interessante notar que o gás de Campos, uma cidade tão perto, não vem para cá, mas para Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Não estamos ligados a esse sistema. Então, existe oferta de gás disponível? Entendo que, nesse ponto, a Petrobrás-BR não fornece o gás em disponibilidade em abundância para o Estado. Há uma forte restrição de gás para novos projetos. Pretendo fazer uma conta rápida, a seguir.

Por último, há uma forte dificuldade no fornecimento de óleo combustível para o Estado. As empresas Companhia Vale do Rio Doce, Samarco e Itabira, uma fábrica de cimento, têm lutado continuamente para manter o suprimento de óleos combustíveis no Estado, com grande dificuldade e a preço internacionalmente não competitivo.

É interessante notar que o gás de Campos vai a Minas Gerais abastecer uma termoelétrica que agora está sendo convertida de óleo combustível para gás, a Usina de Igarapava, de 120 megawatts, pertencente à Cemig. O Estado tem ampla geração de energia. No entanto, com todo apoio público e político e dos órgãos ambientais, fará agora o **switch** de óleo combustível para gás, e não temos a conexão para o Estado do Espírito Santo.

A Vale do Rio Doce consome atualmente mais ou menos 200 mil metros cúbicos de gás por dia, que atende apenas uma usina de pelletização. A Vale tem diversas usinas de pelletização.

Fica, então, uma situação semelhante à do ovo e da galinha: não se usa o gás porque não há, mas o mercado existe. Creio que o Estado do Espírito Santo, decididamente, tem que exigir uma prioridade na ligação de Campos a Vitória por um gasoduto relativamente pequeno, que poderia quebrar essa relação de falta de insumo e, efetivamente, de projetos.

Aqui no Estado, há três projetos que, eu diria, poderão servir de âncoras, de imediato, para justificar um consumo grande. A Vale do Rio Doce está construindo uma nova pelletização e irá produzir 25 milhões de toneladas de pelotas por ano. A Samarco está construindo uma segunda e vai passar a produzir 12. Cada tonelada de pelota pode utilizar 18 metros cúbicos.

Estamos falando que hoje já existe no Estado um consumo imediato da Vale do Rio Doce de 1,2 milhões de metros cúbicos por dia, e da Samarco, de 600 mil metros cúbicos por dia, que não é considerado porque o gás não está disponível.

A característica desse mercado é interessante porque nesse mercado poderia ser considerado o critério de gás interruptível. Sabe-se que quando o gás não é utilizado, normalmente, ele é queimado. O uso básico da energia no Estado deveria ser para a geração térmica a gás. O sistema de energia elétrica está muito deficiente, em estado crítico e não tem condição de ser abastecido com mais rapidez. Então, poder-se-ia pensar num sistema básico de geração térmica. Um exemplo, como vi na projeção da Escelsa, praticamente 100 megawatts puxariam praticamente o equivalente a uma Samarco, com duas pelletizações, 600 mil metros cúbicos por dia.

Vi que a Escelsa fez uma projeção de gerar talvez uns 300 megawatts, com um consumo da ordem de 2 milhões de metros cúbicos por dia, o que parece que, no mínimo, uns 100 a 160 megawatts de energia teriam de ser decididos de imediato para salvar o Estado do Espírito Santo de um problema crítico de abastecimento.

Hoje, o Estado já teria condições de contratar 2,4 milhões de metros cúbicos por dia - Samarco, Companhia Vale do Rio Doce -, que é 25% do que a Petrobrás vende hoje no mercado brasileiro - em torno de oito milhões de metros cúbicos.

O Estado está com o seu projeto de desenvolvimento prejudicado por essa indisponibilidade de gás. Não estou contando aí os projetos da Samarco e da Vale de produção de ferro-esponja, agregação de mais valor ao produto, o que é chamado de HBI. É óbvio que preço é importante.

Vou falar mais uma vez pela Vale. A Companhia está pagando, hoje, aproximadamente 60% a mais pelo preço de gás para queimar uma pelota do que pagaria se usasse o óleo. O óleo não é disponível no Estado. Ela não está usando, primeiro, porque não está disponível; segundo, por uma conveniência ambiental, pois ela está locada numa área muito **downtown**, onde é importante o ganho ambiental.

O gás da Bolívia poderá custar US$2.60 por milhões de BTUs no **city gate**, mais talvez quase US$1.00, como margem do distribuidor de gás. Estamos falando em gás a US$3.50, preço não competitivo para aplicações de grande tamanho. Isso, para mercado de retalho, é adequado. Mas, nos Estados Unidos, um gás **city gate** custa praticamente entre US$1.90 a US$2.20 em diversas regiões.

Os grande contratos normalmente têm preços bem mais favorecidos e não são divulgados, são considerados sigilosos, porque são projetos-âncora que justificam grandes empreendimentos. É como construir um shopping center, onde tem de haver as lojas que chamam o público - são as lojas-âncora. Posso citar, por exemplo, um cliente da Samarco, no Estado de Louisiana, perto de New Orleans; ele tem um preço de aproximadamente US$1.20 por milhão de BTU. A Union Carbid, em Trinidad, tem um preço de 80 centavos.

Isso não ocorre somente fora do Brasil: os jornais nacionais do Estado de São Paulo têm noticiado que a Petrobrás poderá oferecer óleo ao Grupo Vicunha, no Estado do Ceará, como projeto aqui anunciado, a US$1.10 por milhão de BTU.

Creio que, no Espírito Santo, é muito importante que haja um clamor político e popular para viabilizar o término da restrição energética naquele Estado. Penso que já existe condição de fazer um gasoduto inicial para três milhões normais de metros cúbicos por dia, podendo depois, inclusive, dobrar. A Vale e a Samarco podem servir de âncora para puxar o projeto, e a empresa que quiser investir em geração a gás seria bem vinda e deveria merecer também um contrato atraente que puxasse o desenvolvimento.

É óbvio que não há por que não se ter preços similares aos disponíveis no Ceará. Isso dará um ganho ambiental notável para o Estado e um efeito multiplicador imenso nas pequenas e médias indústrias, porque viabilizará, além de vapor, qualquer pequeno usuário de gás ser plugado imediatamente ao sistema.

Esses são os comentários que eu gostaria de fazer em termos gás. Creio ser preciso que as forças políticas do Estado e a comunidade empresarial praticamente façam valer uma pressão para esse projeto de praticamente 300 quilômetros de Campos a Vitória, muito mais econômico que um gasoduto Bolívia-Rio Grande do Sul, que irá consumir oito milhões - e estamos falando de consumir imediatamente de três a cinco milhões de metros cúbicos por dia neste Estado. (Palmas)

O SR. ERCÍLIO FIGUEIREDO - Agradecemos ao Dr. José Luciano Penido por essas corajosas e importantes colocações.

Este seminário se destina exatamente a isto: que os pontos sejam apresentados, debatidos e solucionados.

Antes de passar a palavra ao Dr. Gésio Andrade, da Petrobrás Distribuidora, esclarecemos que amanhã teremos o último evento do seminário. O tema será Mercosul e Rotas Marítimas e teremos dois palestrantes: Navegação Internacional de Cabotagem pelo Almirante Armando Ferreira Vidigal, do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima-Sindarma; e o Dr. Francisco Américo Paiva, Presidente da Associação Comercial de Minas Gerais-ACMINAS, falará sobre o Complexo Portuário do Espírito Santo, Mercosul e a economia de Minas Gerais.

A palestra prevista de um representante do Ministério das Relações Exteriores não pôde ser confirmada em razão da reunião dos Presidentes da República do Mercosul, que se realizará nessa mesma data, amanhã, e os preparativos não permitiram que o pessoal daquele Ministério pudessem comparecer.

Passamos a palavra ao Dr. Gésio Andrade para suas colocações e comentários.

O SR. GÉSIO ANDRADE - Como representante da Petrobrás Distribuidora, farei comentários mais específicos, no sentido de expor que tipo de função a Distribuidora exerce no Estado.

Ela tem uma tancagem de derivados de petróleo no Porto de Tubarão, dentro da área da Companhia Vale do Rio Doce, com uma capacidade de tancagem de 140 mil m³ de derivados. Essa tancagem roda, mais ou menos, uma vez por mês, o que corresponde a um consumo de derivados no Estado e na região limítrofe - Minas Gerais/Espírito Santo, o sul da Bahia com o Espírito Santo, um pouco do norte e do noroeste do Estado do Rio de Janeiro também - do equivalente a cerca de 30 mil barris/dia de derivados de petróleo.

Toda essa tancagem funciona como primária; recebe suprimentos de derivados da Refinaria Gardel Passos e da Reduc, através de transporte ferroviário ou por navegação de cabotagem, bem como através de transporte rodoviário - no caso, principalmente, da produção de álcool, que aqui no Estado tem uma produção, bem como de outros Estados, para complementar o mercado.

A BR, além da distribuição para todas as concessionárias de distribuição, incluindo aí todas as concorrentes do mercado aberto, participa do mercado, na área de combustíveis, com 75% de toda a demanda do Estado na área de combustível industrial - óleo combustível, óleo diesel. Na área de derivados claros, participa com 27,5%, também em um mercado altamente competitivo com grandes concorrentes multinacionais.

Agora, mais recentemente, há uma nova atuação da BR aqui no Estado nessa área do gás natural. Trata-se de um braço comercial da Petrobrás que tem experiência, capacidade e desenvolve tecnologia no setor. É o que estamos fazendo aqui no Estado, por conta de concessão, através desse Projeto do Gás 20, da Grande Vitória. Já está inserido nesse projeto um alto grau de modernização e desenvolvimento tecnológico, seja através das próprias instalações em si, seja através do sistema de medição na base de computadores de vazão, sistemas eletrônicos com possibilidade de transmissão remota para uma central de controle futura, que é o que imaginamos para agregar todo esse crescimento na pulverização do número de consumidores de gás natural aqui no Estado.

Gostaria de fazer alguns comentários a respeito da CST, ou melhor, gostaria de parabenizá-la pelo grau de eficiência apresentado, que é uma das vertentes que também defendemos no vetor gás natural no Estado, qual seja, a de se ter uma aplicação mais nobre possível de um produto também nobre, que agregue valor principalmente ao usuário final, que é o próprio industrial.

Então, defendemos uma participação do gás natural na matriz energética aqui do Estado, na co-geração propriamente dita, já delineando um mercado de cerca de 50 megawatts, através de uma meia dúzia de empresas que têm o perfil adequado para a co-geração. Digo isso porque não são todas as empresas que têm o perfil adequado para co-geração; somente poucas têm esse perfil, uma vez que há um comprometimento, conforme a palestra muito bem apresentada pelo Dr. José Armando, em termos de consumo elétrico e consumo térmico dentro de um processo produtivo.

Então, já detectamos essa meia dúzia de consumidores que teriam um potencial de 50 megawatts. Isso resolve o problema do Estado em termos de

co-geração e em termos das necessidades do Estado? Não. Todavia, é um complemento importante. Então, para isso, já executamos dois trabalhos com toda a profundidade que o assunto requer: um para a **Ornato** e outro para a **Braspérola**. Estamos também iniciando o desenvolvimento de um estudo para a Chocolates Garoto, bem como pretendemos fazer um para a Antárctica, a Real Café e outros menores que têm também o perfil adequado para a co-geração.

Esse é o sentido do gás natural. Ele é abundante no Brasil? Não. Tem que haver a importação para complementar mercado? Sim. Pretendemos dar uma utilização o mais nobre possível a ele? Sim.

O gás natural, através de co-geração, pode co-gerar valores muito baixos de energia porque agrega valor ao processo produtivo. Ele entra como complemento: com 1/3 do volume de gás natural, consigo gerar 1 megawatt, que precisaria de uma quantidade cheia para gerar o mesmo megawatt em uma central termoelétrica. Então, trata-se de um uso bastante eficiente nesse aspecto.

Por outro lado, fiquei um pouco triste, porque, como um supridor de gás natural para a CST, visualizamos aqui que eles já chegaram a consumir cerca de 80 mil m³/dia, mas vêm declinando o consumo, podendo provavelmente vir a deixar de ser um consumidor de gás natural. Todavia, isso faz parte; o gás tem utilização nobre, eles estão maximizando a eficiência do sistema, reduzindo os custos ao máximo. Essa é a vertente principal de toda e qualquer indústria hoje em um mundo altamente competitivo. Por outro lado, sobra esse volume de gás para suprirmos ainda mais outras indústrias no Estado.

Então, eu gostaria agora de dialogar com os senhores, porque as perguntas que forem sendo feitas irão, com certeza, ensejar a oportunidade de intervirmos na medida do necessário.

O SR. ERCÍLIO FIGUEIREDO - Agradecemos desde já ao Dr. Gésio Rangel, um funcionário da Petrobrás que atua intensamente no Estado, o que já testemunhamos, inclusive tendo a oportunidade de acompanhá-lo em algumas ações. Trata-se, pois, de uma pessoa realmente de grande importância no desenvolvimento do Estado e que, por isso mesmo, está visceralmente ligado às atividades de desenvolvimento do Espírito Santo.

Muito obrigado a V. Sª.

Nesse ponto, passaremos às considerações e aos questionamentos da platéia, não sem antes concedermos a palavra ao Dr. José Armando, que deseja atender a um questionamento do Dr. Ernesto.

O SR. JOSÉ ARMANDO CAMPOS - A meu ver, a pergunta do Dr. Ernesto diz respeito ao que acontecerá com a CST a partir da entrada do seu laminador de tiras a quente, em termos, obviamente, de auto-suficiência.

Temos, como sempre, investido em todos esses projetos em auto-suficiência. Com essa terceira termoelétrica, que vai entrar em operação em 1998, teremos - e até a entrada do LTQ - uma sobra de energia média e, obviamente, de curto prazo, porque, segundo as nossas intenções, nesse momento, a partir de meados do ano 2000, estaríamos entrando com o projeto do laminador.

No entanto, haveria ainda a possibilidade de mais geração dentro da CST, só que, a partir desse momento, ela não seria suficiente; quer dizer, podemos investir economicamente para nos garantir o consumo que teremos a partir de então, mas não a demanda, principalmente nos picos de entrada do laminador. A cada início de laminação, quando o desbastador está recebendo a placa ou a está laminando, vamos ter que estar tomando da Escelsa uma razoável quantidade de energia.

Não há economicidade em investir para atender essa demanda. Todavia, de qualquer forma, vamos estar, eu diria, ao par em termos de geração.

Fazendo referência a um comentário do Gésio Andrade, eu diria que, realmente, temos investido para poder liberar, dentro da usina, mais gás de coqueria em alguns processos térmicos onde é utilizado, de forma a utilizá-lo como substituto, se possível, do gás natural, evidentemente buscando reduzir custos. Mas acredito que o aproveitamento do gás de aciaria na CST para um projeto que poderemos ter à frente, a quarta termoelétrica, demandará um certo suplemento de gás natural constante e perene. Portanto, não deixamos de ser, na concepção de ser uma empresa que procura maximizar o uso de todos os seus excedentes de gás, um consumidor, ainda que em quantidades não muito grandes, de gás natural.

O SR. ERCÍLIO FIGUEIREDO - Obrigado ao Dr. José Armando pelos esclarecimentos.

O Dr. Sérvulo, da Petrobrás, se V. Sªs permitirem, gostaria de fazer alguns comentários que, segundo S. Sª, são esclarecedores.

O SR. SÉRVULO - Primeiro, gostaria de dizer que, realmente, fiquei satisfeito em ouvir a apresentação do Dr. José Armando, constatando que uma empresa nacional tem níveis de aproveitamento energético comparados às melhores indústrias do ramo, o que só tem a nos envaidecer justamente pela CST.

Agora, sobre algumas colocações feitas pelo Dr. Canhedo (?), eu gostaria de, brevemente, fazer alguns comentários, principalmente em relação à questão de o Estado estar sendo prejudicado, nos últimos 25 anos, pelo fato de a Petrobrás e a Eletrobrás não investirem aqui. A Petrobrás, de 1959, 1960 para cá, investiu no Estado cerca de US$1 bilhão, quer dizer, foi um investimento que poucas empresas podem fazer diretamente com recursos próprios. Não teve a felicidade de encontrar mais gás e óleo porque isso não depende dela, mas da geologia e justamente o índice de sucesso aqui é bastante elevado, de 51%.

O Estado tem uma grande refinaria no Rio de Janeiro e outra em Betim. Sua área de influência do Espírito Santo está limitada por esses dois pontos de oferta. A segunda maior refinaria é a de Duque de Caxias, e a Regap também é uma refinaria que está no interior e que coloca toda a sua produção. C Estado teria assim uma demanda em torno de 25 mil barris por dia.

As refinarias que hoje estão sendo fechadas no mundo produzem em torno de 40, 50 até 100 mil barris por ida. Quer dizer, para viabilizar uma refinaria desse porte e anteriormente de um porte menor, realmente seria bastante antieconômico poder implantar essa refinaria aqui. Mas isso não quer dizer que o caso não possa ser estudado, como ocorre todas as vezes que há ampliações ou instalação de novas refinarias. Um dos motivos aqui seria essa colocação da demanda, que ficaria em torno de 24 a 25 mil barris por dia.

Um ponto importante também abordado é que a BR não atende ao Estado. Talvez eu não tenha sido feliz na minha apresentação, mas, depois, com a BR, veio a concessão.

A questão de Minas Gerais receber o gás da Bacia de Campos. Realmente, Minas está recebendo gás antecipado da Bacia de Campos, mas, futuramente, receberá o gás da Bolívia, quer dizer, o preço pago será o do gás da Bolívia. Inicialmente, está-se antecipando o fornecimento de gás, mas, num futuro próximo, esse gás será a preço de gás da Bolívia, quer dizer, a molécula poderá não ser de Campos, mas sim da Bolívia.

Outro ponto é termoelétrica em Iguarapava, sendo convertida para o consumo de gás natural. Há conversações em todos os Estados no sentido de se conseguir entendimentos e fazer parcerias. Agora, acredito que isso dependerá, logicamente, dos preços que serão acordados com Minas Gerais. O gás da Bolívia, já falei, tem um potencial de 30 milhões de metros cúbicos por dia.

O Estado está prejudicado por falta de gás. Pelos níveis que existem em potencial, atualmente serão de difícil colocação com o gás de origem do Espírito Santo, mas, no futuro, não haverá problemas de falta de gás aqui no Estado.

O último ponto é que o Grupo Vicunha estaria recebendo gás a US$1,10 por BTU. Essa afirmação não procede. Também nos Estados Unidos, o gás tem diversos preços. Como estamos falando dos Estados Unidos, já mencionei que o consumo é de 1,7 bilhão de metros cúbicos por dia. Aqui, estamos fazendo estudos - e vamos fazer mais - com o consumo, uma venda de 8 milhões de metros cúbicos por dia. Tivéssemos aí, como na Espanha, 25 milhões de metros cúbicos por dia e uma área do tamanho da Espanha, não tenha dúvida de que a escala estaria influenciando tremendamente no preço do gás.

Mas, com tudo isso, estamos fazendo um gás competitivo internacionalmente, ao preço de US$2,60 por um milhão de BTUs.

Os Estados Unidos, numa abordagem bem feita, falaram sobre contratos confidenciais.

O Grupo Vicunha, o que posso garantir aos senhores é que a Petrobrás recebe pelo gás vendido no Ceará o preço praticado em todos os Estados, uniforme, equivalente a US$2,44, vendido às companhias distribuidoras, referente a 1º de janeiro de 1996. Então, isso não existe. A Petrobrás vende à Companhia Estadual de Gás do Ceará ao preço de US$2,44.

Quanto à reivindicação de que o Estado também poderia receber um gás similar ao vendido no Ceará, logicamente seria um gás de origem nacional a US$2,44, que já é o praticado pela BR. Como falei, é o Estado que foi contemplado com questões de preço; o preço praticado aqui para as indústrias estaria 15 a 20% abaixo do praticado no Rio de Janeiro e, conseqüentemente, em São Paulo e Minas Gerais. Então, senhores, acredito que isso foi uma contribuição dada pela Petrobrás, pela concessão que recebeu do Estado. Mas não podemos fazer mais descontos porque a Petrobrás tem que investir, tem que ser uma indústria auto-sustentada, e o preço do gás é o equivalente ao do combustível energético. Em geral, é isso. A não ser em

grandes localizações, onde há o gás associado, que se não for utilizado tem que ser queimado. Referi-me, na palestra, ao fato de que existe, na Nigéria, uma queima, em um só campo, de 31 milhões de m³ por dia, em um só campo que está produzindo de 60 a 70 mil barris de óleo.

São essas as colocações no sentido de se esclarecer os pontos levantados.

Vejo que o Dr. Camilo tem toda razão quando coloca que o Estado deve reivindicar que também seja integrado à Região Sudeste. Conversamos sobre isso com diversos parceiros. Estamos em uma época de parceria, a Petrobrás está aberta à qualquer tipo de parceria, com qualquer tipo de indústria.

Muito obrigado.

O SR. ERCÍLIO FIGUEIREDO - Agradecemos os esclarecimentos.

Neste instante, passaremos a palavra à platéia. Gostaríamos que a pessoa interessada em usar a palavra levantasse a mão, há um microfone circulando.

As perguntas devem ater-se aos temas aqui tratados.

Alguém gostaria de fazer pergunta? (Pausa)

Por favor, identifique-se.

O SR. PAULO ROBERTO - Meu nome é Paulo Roberto, sou engenheiro da Petrobrás e Vereador em São Mateus.

Gostaria de fazer uma pergunta ao Gésio. É importante esclarecer que, no contrato de distribuição de gás que a BR tem aqui no Estado, há três cláusulas que a Petrobrás deveria cumprir: uma barateou o preço; a outra era relativa à extensão do gasoduto em volta do contorno e a última, da qual não me lembro bem, era sobre o esforço exploratório para aumentar a produção de gás no Estado.

A Petrobrás já cumpriu esses três itens. Com as empresas que foram contratadas para estender o gasoduto em volta do contorno, é importante que o Gésio explique se alguma dessas empresas já se interligou ao gasoduto, conforme era previsto no contrato, uma vez que consta que o gasoduto já está montado e que nenhuma das empresas que teriam acordado em interligar-se até o momento o teria feito.

Outro ponto que considero importante, como técnico da Petrobrás, é que foi colocada a questão de que a Petrobrás não estaria cumprindo o contrato. É importante dizer - não sei se há conhecimento da íntegra do contrato - que a Petrobrás cumpriu esses três itens; quem não os cumpriu foi o Governo do Estado, que deveria montar uma comissão de fiscalização para ver se o contrato estava sendo cumprido. Até o momento, o Governo do Estado não o fez. Gostaria de obter esse esclarecimento do Gésio Andrade.

O SR. GÉSIO ANDRADE - Na verdade, entendemos que o contrato de concessão tem quatro reivindicações do Governo do Estado. A primeira é um programa mínimo de ampliação da oferta do gás natural a novos consumidores, ou seja, uma maior pulverização da utilização do gás não só concentrado a grandes empresas, mas também às pequenas e médias. Dentro dessa reivindicação, o programa mínimo custou à Petrobrás U$15 milhões; U$5 milhões investidos nas unidades de extremo - produção e transporte - e U$10 milhões especificamente no anel do contorno da Grande Vitória.

O anel tem uma capacidade de até 400 mil m³/dia, já foi feito pela Petrobrás com uma capacidade acima da demanda existente de indústrias, ou seja, nossa visão é no sentido de que qualquer investida de novos empresários no Estado do Espírito Santo que queiram vir a se instalar, seja no Município de Serra, Cariacica ou Viana ou até futuramente Vila Velha, este terá a facilidade desse infra-estrutura básica já instalada.

Inicialmente, vamos suprir cerca de oito indústrias dentro do perímetro traçado pelo gasoduto. Já incluímos duas novas indústrias instaladas no Estado. E esta é uma das vertentes que muito freqüentemente manifestamos para o Governo do Estado: toda e qualquer disponibilidade de gás adicional no Estado será utilizada em prol do seu desenvolvimento, da atração de novas indústrias, da criação de empregos. Esse gás vai existir.

Já incluímos duas indústrias: a Alcobaça, que é uma indústria nova que se instalou no Município de Serra, e Bragança, uma indústria que está sendo instalada ao lado de Aracruz. A Poupex é uma terceira indústria que está também prestes a entrar nesse programa. Diga-se, de passagem, que todas essas três são empresas novas, com investimentos novos, que já fizemos por conta da concessão, além do programa básico. Quanto à entrada desses novos consumidores, tenho sido muito interrogado sobre essa questão. Na verdade, fizemos a obra em um período relativamente recorde. Iniciamos a obra em setembro de 95 e a encerramos agora em novembro.

Todos esses novos consumidores acenam com a utilização do gás agora em 97, alguns entrando mais cedo, outros mais no meio do ano. Obviamente, as indústrias têm que fazer algum investimento, e algumas delas estão passando por uma reestruturação, uma reengenharia. Há casos de indústrias que estão fechadas. No caso da Cofap, fizemos um ramal que custou U$1 milhão para a Petrobrás. Aguardamos, até com alguma ansiedade, o retorno dessas empresas, que já são importantes no âmbito do Estado. Temos ali agregada também a Belgo Mineira. Estamos torcendo pelo desfecho favorável, para que coloquemos o gás também nessas duas indústrias o quanto antes.

Há indústrias que passam por uma reestruturação. É o caso da Braspérola e da própria Antártica, que se está remodelando em termos de modernização de equipamento. Hoje em dia, a globalização e a competitividade estão mexendo muito com as empresas, que, por sua vez, estão passando por algumas mudanças. Também entendemos isso perfeitamente.

Se essas empresas não se adaptarem logo, se tiverem alguma dificuldade em termos de investimentos novos ou se estiverem canalizando os recursos para outros fins mais nobres, poderemos entender isso também e pensar na concessão de um prazo relativamente longo. Não visualizamos o curtíssimo e o curto prazo, estamos aqui para visualizar o médio e o longo prazo.

O SR. ERCÍLIO FIGUEIREDO - Agradecemos ao Dr. Jesus pelo esclarecimento.

O SR. BENITO - (Inaudível. Fora do microfone.)

O SR. ERCÍLIO FIGUEIREDO - Pois não. O Dr. Benito quer ser manifestar.

Gostaríamos, antes, de saber se há alguém que queira se manifestar a respeito?

Um minuto só, por gentileza.

O SR. (Não Identificado) - Gostaria apenas de esclarecer o meu comentário. Quando eu disse que a Petrobrás não cumpriu o compromisso, não foi bem isso o que eu queria dizer. Tive até a satisfação de verificar que a Petrobrás realmente cumpriu os compromissos que assumiu, mas quando se prontificou a atender a este Estado, pensou em atender ao seu crescimento, para o que desse e viesse.

Hoje a Petrobrás distribui 600 mil m³/dia de gás em um Estado que já tem um potencial imediato de consumo de mais de 2 milhões de m³. Inclusive penso que não está havendo um atendimento adequado porque o percentual já passa de 25% do que já seria a demanda atual. O progresso e o desenvolvimento desse Estado estão limitados pelo fornecimento de energia, independente dos investimentos já feitos pela Petrobrás e de seu maior ou menor sucesso.

O SR. BENDITO - Gostaria de complementar e abordar uma questão. Na verdade, a BR vem atendendo plenamente o mercado, seja através de gás natural ou de óleo combustível. Infelizmente, ainda não temos essa disponibilidade de gás para suprir o mercado. Há a questão de preço, que tem que ser negociada para a viabilização do empreendimento; caso contrário, não se viabiliza.

Para ficar bem claro, hoje suprimos a Vale do Rio Doce 100% energeticamente, até em relação ao suprimento de óleo combustível. Temos aumentado gradativamente o suprimento, dependendo da disponibilidade de gás, que é pouco, mas significa 50% de crescimento em dois ou três anos apenas. Estamos suprindo a Vale do Rio Doce com 400 mil m³/dia e isso corresponde a quase 70% da capacidade de processo dessas quatro usinas. Estamos atendendo, na medida da disponibilidade, e pretendemos suprir em 100%. Gostaríamos até que a San Marco viesse a ser um consumidor da BR.

O SR. ERCÍLIO FIGUEIREDO - Obrigado. Peço aos senhores que se identifiquem ao fazer as perguntas e que se atenham aos temas.

O SR. ELDER - Meu nome é Elder, sou da Copema. Estou agradecido pela brilhante exposição do Dr. Armando, mas gostaria de fazer duas perguntas, sendo que uma delas é para o Dr. Ernesto. A BR, no Estado, poderá adotar tarifas diferenciadas para o gás natural?

Dr. Gésio, embora já tenha sido considerada essa questão, quero saber se para os potenciais geradores de energia no Estado e em função de parâmetros de eficiência energética, a BR no Estado poderá adotar tarifas diferenciadas para o gás natural? Dr. Ernesto, como profundo conhecedor da questão energética no Estado, tenho uma pergunta a fazer. Nos chamados grandes projetos implantados no Estado, especialmente a Aracruz e a CST, verificou-se que as características de seus processos industriais é que determinaram o aproveitamento de gases individuais para auto-suficiência energética, dentre outros fatores.

Hoje, numa conjuntura nova, mas ainda carente de energia, algumas empresas, como colocou o Gésio, a partir de uma fonte alternativa

entre 5 e 60 megas e aos olhos da legislação que regulamenta o produtor de energia, detém enorme potencial para co-gerar os insumos básicos de seus processos, redundando em eficiência energética e conseqüente redução de custos, que é uma imposição do mercado especialmente aos exportadores. Para um mercado relativamente livre, quais seriam as ações que poderiam ser adotadas pela Conseg para equacionar junto à Escelsa uma eventual substituição total ou parcial, ou mesmo ampliação da produção dessas empresas no suprimento convencional, por outra alternativa a partir do gás, considerando que isso representa 5% da atual produção.

O SR. ANDRADE - O que temos é que o contrato de concessões é regido pelo próprio Governo do Estado, que é o poder concedente e que rege a parte de política de preços do gás natural no Estado. Dentro do contrato, num primeiro momento, durante a primeira vigência dos contratos, é vender o gás pelo mesmo preço que a Petrobrás vem vendendo até então. Hoje, estamos com o preço médio de venda a US$2,80, com a margem mínima, conforme foi colocado pelo Presidente da Samarco, de menos de U$1,00. Estamos satisfeitos com essa margem, prestando e atendendo muitos compromissos no Estado. Num segundo momento, o que temos é uma tarifa diferenciada. É assim a indústria de gás natural no mundo: preços diferenciados por faixas de consumo é um dos princípios básicos, assim como é a energia elétrica no Brasil. Aqui há representantes dessas indústrias que sabem que a classificação de tarifa de energia elétrica vai da classe A-1 até A-4.

Pretendemos implantar essa tarifa em comum acordo com o Governo do Estado. Reza no nosso contrato que a tarifa deve ser diferenciada por volume. Ou seja, grandes consumidores têm uma diferenciação de preço. Consumidores que consomem volumes estáveis merecem ter um desconto na tarifa de preços. Ou seja, esse consumidor traz um benefício para uma malha de distribuição de gás que não pode estar sujeita a oscilações de picos de consumo, sob pena de se retirarem alguns consumidores do sistema.

O nosso gás natural segue as mesmas regras do sistema elétrico. Existem limitadores para horário de pico, hora sazonal, energia elétrica, há limitação de fornecimento. Consumidores que consomem volumes estáveis têm preços melhores do que aqueles que consomem volumes maiores e não são estáveis. Consumidores menores pagam preço maior. Por quê? Para viabilidade do suprimento de energia para eles. A escala na área de gás natural ou na área de petróleo ou em outros segmentos similares a escala é fundamental para viabilidade da distribuição. A nível de co-geração, temos convicção absoluta de que gás natural não precisa ter preço diferenciado. O próprio nome diz, e o fez também a exposição brilhante do Dr. José Armando.

Para se ter uma idéia, o estudo de co-geração que estamos fazendo gerará uma faixa de US$30,00 megawatts/hora. Uma faixa de US$18,00 a US$20,00 para depreciação do investimento e uma faixa de US$10,00 a US$12,00, energeticamente falando, para a contribuição do gás na co-geração e mais ou menos US$3,00 seriam para o custo operacional. O custo de geração de nossos estudos está na faixa de US$30,00, alguns até na faixa de US$28,00, ou seja, altamente competitivos com a energia elétrica a preço de hoje.

Temos plena convicção de que nessa área de co-geração não é necessário tarifa diferenciada por conta de que isso agrega valor à própria indústria. Talvez na área de termogeração isso possa acontecer.

O SR. ERCÍLIO FIGUEIREDO - Obrigado, Dr. Andrade, pelo seu esclarecimento. Dr. Ernesto, o senhor foi solicitado a responder a uma pergunta. Por favor.

O SR. ERNESTO MOZANER- Se entendi bem a pergunta, o senhor gostaria de saber qual seria a ação do Conseg no sentido de viabilizar ou de motivar a Escelsa na geração. É essa a pergunta?

O SR. (Não Identificado) - (Inaudível. Fora do microfone.)

O SR. ERNESTO MOZANER - Exato. O Conseg é um conselho de apoio e suporte da Federação das Indústrias. A Junta evidentemente preferiu ampliar essa ação dentro do Estado. Um dos pontos que têm de ser estudados - infelizmente não dispomos de técnicos para fazer esse levantamento - é o potencial de co-geração. O expositor acabou de dizer que no caso de co-geração não precisaria revisão de preço. Acho que preço nós temos sempre que rever e discutir. Acho que a colocação do outro expositor tem muita propriedade em relação ao custo desse gás. É evidente que em co-geração, com rendimentos energéticos na casa dos 60% e 70%. O preço da energia gerada deve ficar mais ou menos - como já foi dito - na faixa de US$30, desde que se tenha utilização para a outra energia, em forma de vapor, que vamos chamar de energia térmica, compatível em um processo, ou que se tenha necessidade de a utilizar. Daí a apresentação do levantamento do potencial de co-geração existente e até se visualizar oportunidade de negócio e oferecer ao Estado e ao Brasil, para que indústrias sejam trazidas para cá, em face da necessidade de geração de energia elétrica e da disponibilidade de um energético.

O preço é importantíssimo. Por quê? Ficou muito bonito aquele anel de gás fechando toda a parte Sul-Sudeste do País, inclusive interligando-se com o Mercosul. Se aquele gasoduto Brasil-Bolívia tiver preço viável e competitivo, não precisa nem passar de São Paulo, porque o gás será todo consumido naquela cidade, ou até lá.

Dizem que é uma questão de desenvolvimento e que se deve atender também o Sul. No entanto, isso encarece o produto. Evidentemente, se o gasoduto é estendido, o custo do investimento é maior, porque ele deve ser pago e mantido.

Uma coisa parcialmente esclarecida aqui foi a disponibilidade. Vimos que ela está hoje em 600 mil m³/dia, podendo, já em 1997, estarem disponíveis 750 mil m³/dia.

Cabe uma pergunta: temos um gasoduto de 8 polegadas, instalado desde 1982/83. Todo o gás disponível foi realmente vendido e comercializado? Houve quem dissesse que a Vale do Rio Doce tem condições de absorver, caso fosse substituído todo o seu consumo de óleo combustível por gás, cerca de 1 milhão e 200 mil m³/dia. Com a nova usina de pelotização, essa capacidade de consumo subiria para a faixa de 1 milhão e 500 mil m³/dia. Somado a uma possibilidade de consumo, em caso de substituição pela outra usina pelotizadora, a Samarco, isso daria um valor em torno de 1 milhão e 800 mil a 2 milhões e 100 mil m³/dia.

Pergunta-se: nos valores atuais, é econômica essa mudança? Se for, por que a Vale não está consumindo mais? Se for econômica, vale a pena fazer, imediatamente, o gasoduto Campos-Vitória? Agora, se o preço não for compatível com a taxa de utilização, não adianta.

Em uma das transparências mostradas aqui, vi duas empresas, a Carboindustrial e a Carboderivados, como possíveis consumidoras. Eles realmente foram em determinada época, mas há 7 anos. Naquela época, o uso do gás natural era conveniente. Hoje, em face do custo do gás, a Carboderivados, por exemplo, tem uma solução mais econômica, pois o gás não é viável para ela. Há também uma necessidade de atualização dos compromissos.

Alguém perguntou se todas as empresas que se dispuseram a utilizar o gás o estão usando realmente, ou se estão plugando no (?). Essa questão pode ficar como sugestão para se atualizar esses dados, pois alguns estão ultrapassados. O mercado é dinâmico e mudam as condições. Penso que essa flexibilidade também deve ser passada para o produto energético gás. Se ele não se viabiliza economicamente, não adianta ter um anel de 24 ou de 30 polegadas que ele não será usado nunca! Se ele for inviável, é preciso avaliar o que há em disponibilidade e qual é a forma mais econômica do País utilizá-lo.

O SR. ERCÍLIO FIGUEIREDO - Agradeço ao Dr. Ernesto. Pelo adiantado da hora, quase 21h40min, agradecemos a participação de todos.

Passamos a palavra à Drª Luzia Toledo, para que encerre este evento, lembrando que amanhã teremos o final, com o tema Mercosul e Rotas Marítimas.

A SRª LUZIA TOLEDO - Em nome do Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste, Senador José Ignácio Ferreira, parabenizo e agradeço aos palestrantes desta noite, ao Dr. Sérvulo da Costa Soares, Superintendente de Planejamento da Petrobrás, parabenizar pela sua brilhante palestra, que nos segurou a todos até este momento - e muitos ainda ficariam mais um pouco.

Ao Dr. José Armando Campos, com quem tenho uma ligação mais próxima, além de parabenizar, quero dizer do orgulho do povo capixaba por tê-lo à frente da CST. Todos os que estão aqui ficaram felizes por aproveitar a noite como aproveitamos esta, inclusive por saber que temos um outro estado dentro do nosso. Pela exposição feita pelo Dr. José Armando, percebemos claramente a fantástica posição da CST, em qualidade, em avanço, e do que ela produz. Sempre, ao assistir às palestras do Dr. Armando, fico orgulhosa da privatização da CST e pelo fato de ela ter homens como ele e os demais diretores.

Cumprimento o Dr. Ercílio, representante e um dos diretores do Consórcio do Corredor, que tem sido, durante todo o seminário, um grande parceiro. Não podemos nos esquecer da Drª Sandra, do Dr. Paulo Augusto Vivacqua, Presidente do Consórcio, que tem aberto as portas do Espírito Santo para o Brasil, para o Mercosul e para o mundo.

Cumprimento os debatedores, o Dr. Ernesto Dafides, nosso amigo, o Dr. José Luciano Penido, Presidente da Samarco, pessoa a quem não conhecia, mas que me agradou muito com a sua posição corajosa, mostrando que os políticos têm que dar a sua parceria e têm que ter vontade política, tendo as empresas que chegar com vontade.

Do Dr. Gésio Rangel de Andrade, da Petrobrás, pude perceber não só o conhecimento mas a sua vontade de mostrar a empresa. Os que conhecemos a Petrobrás, ficamos felizes em ver que o técnico quer mostrar o tamanho, a qualidade e o serviço da empresa.

Amanhã não estarei aqui - apesar de ter participado de todos os painéis -, pois será o dia da minha diplomação. No entanto, quero parabenizar principalmente os que têm vindo aqui para assistir às palestras, o público.

Esse público que comparece aumenta o brilho do seminário e nos dá imensa satisfação, pois desde o momento em que começamos a pensar neste seminário, pensamos como seria o público que viria a este evento. Percebemos que o público é fantástico. Assim, cumprimento, efusivamente, a cada um que aqui esteve.

Finalmente, agradeço ao Senado Federal o apoio e patrocínio, os apoios da Coimex Trading Company, da Samarco e da **Rede Gazeta de Comunicação.**

Enfim, quero agradecer, mais uma vez, a parceria do Consórcio Operacional do Corredor de Transportes Centro-Leste, aos palestrantes, aos moderadores e a todos os que estão aqui.

Parabéns à sociedade de Vitória, que participou, na minha visão, de um pós-graduado, em três semanas.

Boa-noite a todos, um feliz Natal e próspero Ano Novo.

ANEXO XVI

16ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

10º DIA DO

SEMINÁRIO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADO EM 18 DE DEZEMBRO DE 1996, VITÓRIA/ES

O SR. APRESENTADOR - O Consórcio do Corredor Centro-Leste, a **Rede Gazeta**, a Coimex Trading Company e a Samarco Mineração S.A. agradecem a presença de todos, em especial dos palestrantes, debatedores e moderadores.

Este evento tem hoje sua última etapa e, para cumpri-la, convidamos, para compor a Mesa, o representante do presidente da Comissão Especial do Senado, Senador José Ignácio Ferreira, Dr. Ricardo Ferreira dos Santos, seu suplente; convidamos o Almirante Armando Ferreira Vidigal, Diretor do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima. Como segundo palestrante, convidamos o Dr. Francisco Américo Paiva, Presidente da Associação Comercial de Minas Gerais e Diretor do Consórcio Centro-Leste. Como moderador, convidamos o Dr. José Teófilo Oliveira, Diretor da Consult Time. Os debatedores, Dr. Vinício Alves, Diretor Superintendente do Sebrae-Espírito Santo. Convidamos o publicitário Ruix Coelho, Presidente da Associação Comercial de Vitória, e a Drª Sandra Stering, Diretora do Consórcio Centro-Leste.(Palmas)

Com a palavra o Dr. Ricardo Ferreira Santos, Presidente da Mesa.

O SR. RICARDO FERREIRA SANTOS - Senhoras e senhores, em nome do Senador José Ignácio Ferreira, daremos início ao último evento do Seminário do Corredor Centro-Leste.

Este seminário foi uma feliz e importante iniciativa da Comissão Especial do Senado para o Corredor, que tem, como sabemos, a coordenação do Senador José Ignácio, que também tem como patrocinadores a **Rede Gazeta de Comunicações**, aqui representada pelo Professor Dr. Roberto Garcia Simões, a Coimex Trading e a Samarco Mineração S.A.

Temos absoluta certeza de que, pela qualificação dos palestrantes, debatedores e moderadores, vamos concluir com pleno êxito este seminário que permitiu até agora, de forma exaustiva, o debate público das grandes questões estratégicas relacionadas com o Corredor Centro-Leste e, em particular, com a inserção e o papel do Espírito Santos como região vocacionada para o comércio exterior.

Como todos sabem, o temário de hoje será o Mercosul, rotas marítimas e, em particular, a ligação do complexo portuário do Espírito Santo com essas rotas.

Teremos como palestrantes, como já anunciado, o Almirante Armando Ferreira Vidigal, que falará sobre navegação internacional e cabotagem - S. Sª é Diretor do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima -, e o Dr. Francisco Américo Paiva, Presidente da Associação Comercial de Minas, que falará sobre o complexo portuário do Espírito Santo, Mercosul e a economia mineira.

A reunião de hoje será bastante oportuna na medida em que teremos uma visão das nossas possibilidades, do Espírito Santo e do Corredor, de maior vinculação com a expansão comercial do Mercosul e das possibilidades de ampliação do mercado dessa grande região do Corredor Centro-Leste.

Concedo a palavra ao Dr. Teófilo, que será o nosso Moderador de debates.

O SR. JOSÉ TEÓFILO OLIVEIRA - Muito obrigado. Sr. Presidente, Dr. Ricardo Santos, minhas senhoras e meus senhores, é um grande prazer estar aqui nesta noite, sobretudo porque estaremos presenciando a exposição de duas pessoas muito ilustres e convivendo com elas.

Nosso primeiro palestrante será o Almirante Armando Ferreira Vidigal que falará sobre o tema Navegação Internacional e de Cabotagem, conforme havia dito para o Ricardo.

O Almirante Armando Ferreira Vidigal desempenhou inúmeras funções públicas de relevo, sem mencionar reconhecidamente brilhante carreira na nossa Marinha de Guerra.

O Almirante Armando Ferreira Vidigal é membro do Núcleo de Estudos Estratégicos da Unicamp; membro do Instituto Brasileiro de Estudos Estratégicos; palestrante no País e no exterior onde realizou palestras em inúmeras instituições de relevo, sobretudo no meio militar, como a Escola Superior de Guerra, a Escola de Guerra Naval, a Escola de Comando do Estado Maior do Exército, da Marinha, a própria ADESG e EOAR.

Conferencista, como mencionei, em vários países, publicou também laureados trabalhos na área do pensamento em diversos artigos publicados, tais como "A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro" e outros estudos. A maioria deles recebendo prêmios em reconhecimento à importância do seu trabalho realizado.

Trago para os senhores a palavra do Almirante Armando Vidigal, que estará conosco, no primeiro momento, expondo por 30 ou 40 minutos e, certamente, os debates serão muito enriquecedores.

Com a palavra o Almirante Armando Ferreira Vidigal.

O SR. ARMANDO FERREIRA VIDIGAL - Sr. Presidente, Srs. Membros da Mesa, minhas senhores e meus senhores, em primeiro lugar, é uma enorme satisfação estar no Espírito Santo e dirigir-me a uma platéia tão distinta, tão ilustre, representando o Sindicato das Empresas de Navegação Marítima Brasileira.

Esse é um sindicato que compreende todas as empresas de navegação do Brasil em número de trinta e poucas empresas, que hoje existem, embora enfrentando, como os senhores sabem, uma enorme crise no momento. O nosso tema é exatamente procurar mostrar o que se está fazendo no Mercosul relacionado com o transporte marítimo.

É inegável que, sob o ponto de vista do aumento das trocas comerciais entre os países membros, o Mercosul já é um sucesso. Sem dúvida nenhuma, está havendo um incremento considerável nas trocas comerciais entre a Argentina, o Brasil, o Paraguai e o Uruguai. Hoje, a Argentina assumiu a posição de maior parceiro comercial do Brasil. Esse incremento do comércio tende a acelerar, ainda mais, porque ainda existem algumas barreiras alfandegárias, algumas restrições comerciais e, acima de tudo, o que ainda existe é pouco conhecimento dos nossos empresários de como usar o mercado comum. Com a prática, certamente essas condições vão mudar e veremos um crescimento acelerado do intercâmbio comercial entre esses países.

Ora, esse aumento rápido das trocas comerciais nos obriga a fazer uma reflexão sobre o transporte marítimo.

É inegável que, hoje, o comércio exterior do Brasil depende essencialmente do transporte marítimo. Para os senhores terem uma idéia, 95% em peso de todo o nosso comércio exterior é transportado pelo mar. Em valor, isso chega quase a 97%. Entretanto, essa realidade muda completamente de figura quando observamos o comércio interior, entre os Estados brasileiros, e também quando vemos o comércio com os países vizinhos. Aí, há uma predominância da rodovia, que é extremamente desvantajosa para o nosso País, em termos econômicos.

Para os senhores terem uma idéia, um navio de porte médio transporta o equivalente a centenas de carretas. Portanto, em termos de combustível gasto no transporte, o navio é muito mais econômico. Além, evidentemente, de não causar todo esse problema que vemos nas nossas estradas que, com o excesso de trânsito rodoviário, estão esburacadas, o que vêm encarecer, ainda mais, o transporte.

É necessário que, realmente, haja uma mudança de situação. A matriz de transporte brasileiro, no campo interno, é oposta da matriz de todos os principais países do mundo. Nos Estados Unidos, o transporte aquaviário vem em primeiro lugar, seguido do ferroviário e, finalmente, do rodoviário. No Brasil ocorre exatamente o oposto: em primeiro lugar temos o transporte rodoviário, depois, o ferroviário e, em último lugar, o aquaviário.

Há muitas causas para este fenômeno e o motivo pelo qual isto está acontecendo. Uma delas, sem sombra de dúvida, é o problema dos portos brasileiros que, hoje, na sua grande maioria, representam um entrave à cabotagem. Praticamente, a cabotagem desapareceu no Brasil por causa do alto custo portuário e pela retenção do navio em tempo excessivo no porto. A operação não só é cara como extremamente lenta. Isso se deve a uma série muito grande de razões: o obsoletismo dos equipamentos; um gerenciamento que não é eficiente por força de leis, por falta de cultura, técnica a respeito do assunto; o corporativismo. Por uma série de razões, essa é uma realidade.

Há pouco tempo, um estudo demonstrava que, no Porto de Aratu, para se transportar uma carga do cais para o navio custava mais que o transporte rodoviário dessa carga de Aratu, na Bahia, até São Paulo. Se o frete marítimo fosse zero, ainda assim, a cabotagem não poderia competir. Na verdade, hoje, a cabotagem só existe nos granéis, porque envolve sempre volumes enormes; grandes cargas em volume e peso. Realmente, aí não há alternativa. Para transportar-se minério ou soja em grandes quantidades, esses granéis todos, somente o meio marítimo.

Mas, quando chegamos na carga geral, é impossível sobreviver à cabotagem; ela tende a desaparecer. Hoje, praticamente inexiste em nosso País. O mesmo fenômeno, agora, está se transferindo para as grandes empresas de navegação brasileira, por uma série de razões que, ao longo desta palestra, irei apontando.

No mundo marítimo ocorreu uma grande mudança: o **container**. Sem sombra de dúvida, o **container** representou uma revolução no sistema de transporte, não só marítimo, mas no sistema de transporte em geral. Uma das grandes coisas que o **container** permitiu - e os senhores sabem que **container** é um grande cofre de cargas, metálico, em especificações de 20, 40 pés - algo extremamente importante: a integração de todos os modais de transporte. Isso significa que uma carga pode sair do seu centro de produção, da fábrica que a produziu, em qualquer país do mundo, ser transportada num modal ferroviário até um porto próximo, do qual a carga passa para um navio, que faz uma travessia oceânica; descarrega num outro porto e aí, por meio de um sistema ferroviário ou rodoviário, essa carga vai chegar até o usuário - é o que chamamos sistema porta a porta ou intermodalidade. Essa intermodalidade - vamos ver ao longo desta apresentação - é extremamente importante em termos do Mercas.

Os países signatários do Tratado de Assunção, que é o tratado do Mercas, criaram o chamado Grupo do Mercado Comum, que tinha e tem por objetivo, porque ainda existe, tomar as medidas necessárias para incrementar o comércio entre os países-membros do Mercas.

Para cumprir sua tarefa, o Grupo do Mercado Comum criou uma série de subgrupos de trabalho, cada um com seus objetivos específicos próprios. E um desses subgrupos, o chamado subgrupo nº 6, teve a responsabilidade de estudar os problemas que afetavam o transporte marítimo. Desde a primeira reunião, esse subgrupo 6, na sua agenda de trabalho, estabeleceu cinco itens que deveriam ser discutidos e transformados em normas aplicáveis aos países-membros do Mercas. Esses itens eram: em primeiro lugar, estabelecer um tratado multilateral de transporte marítimo entre os países integrantes do Mercas; em segundo lugar, estabelecer um registro comum de navios dos países do Mercas; em terceiro lugar, estabelecer um sistema que facilitasse o transporte intermodal entre os diversos países; em quarto lugar, estabelecer uma legislação trabalhista comum, ou pelo menos compatível umas com as outras, a todos os países do Mercas; e, em quinto lugar, estabelecer normas de segurança da navegação que possam ser aplicadas em comum a todo o Mercas.

Posteriormente, criou-se mais um subgrupo, que tinha a missão de estudar a parte relativa a portos e navegação fluvial.

Mas nosso propósito aqui é mostrar aos senhores o resultado desses trabalhos até o momento e como está cada um deles. Na verdade, esse subgrupo 5 foi mudado recentemente, porque, na XVII Reunião do Grupo Mercado Comum, foram reestruturadas as tarefas dos grupos; novos subgrupos foram formados, e todos os transportes, não mais o transporte marítimo apenas, mas o rodoviário, o ferroviário, todos foram integrados em um único subgrupo, que passou a ser o subgrupo nº 5, que é, então, "Transporte e Infra-estrutura". Na minha opinião, denominação muito lógica, porque a intermodalidade chama a atenção da necessidade de se tratar o problema de transporte de uma maneira integrada, e, ao mesmo tempo, era patente a vinculação entre os transportes e a infra-estrutura do País. Então, isso tudo ficou integrado no subgrupo nº 5.

Vamos ver o trabalho que vem sendo desenvolvido em cada um desses itens:

Acordo Multilateral de Transporte Marítimo.

Desde muitos anos, o transporte marítimo entre o Brasil e seus principais parceiros comerciais é regulamentado por acordos bilaterais. Exemplo: o Brasil tem um acordo bilateral com os Estados Unidos para o transporte de carga entre esses dois países - tinha um com a Argentina, um com a Venezuela, um com o Chile, e assim por diante. Então, os acordos bilaterais eram a norma da navegação marítima. Era óbvio, então, que uma das primeiras preocupações do Mercas seria transformar esses acordos bilaterais num único acordo multilateral entre todos os países membros do Mercas. Daí, então, nesse tema ser muito importante o acordo multilateral entre os países do Mercosul. É um trabalho que vem sendo desenvolvido pelo Subgrupo 5 com muitos resultados, até o presente momento.

O acordo Brasil/Argentina foi tomado como modelo e se estabeleceram alguns princípios que o novo acordo multilateral deve obedecer.

Primeiro princípio: igualdade de condições para os navios de todos os países-membros. Ou seja: nenhum país-membro do Mercosul terá vantagem sobre outro. Não interessa o seu tamanho, a dimensão do seu comércio; todos terão os mesmos direitos nesse acordo multilateral.

Segundo princípio: os armadores do Mercosul terão preferência nas cargas transportadas no âmbito do Mercosul. Nas cargas que forem trocadas entre os países do Mercosul, os países do Mercosul terão preferência sobre qualquer outra bandeira, desde que - há uma restrição - os preços praticados sejam equivalentes aos do mercado internacional, e que disso não resultem nem outros custos nem demora exagerada no transporte.

Evidentemente, começamos a entrar num ponto extremamente polêmico. Esse ponto já é polêmico. Não entre os armadores, pois todos considerarem isso razoável. Ele é polêmico, primeiro, entre os armadores e os usuários do sistema. Os usuários, os empresários que usam o transporte marítimo para transportar os seus produtos, querem que a liberdade seja total e absoluta. Ou seja, quem quiser transportar carga transporte, seja de que país, de que bandeira for; para eles, o que interessa é o frete mais baixo possível, o que é natural, lógico.

Apenas tenho uma observação a fazer: que seja assim também para as indústrias dele, que as indústrias dele também não sejam protegidas. Porque, o frete, o transporte marítimo, é uma indústria igual a qualquer outra. Se uma indústria precisa de proteção, temos que olhar a situação do transporte marítimo, não para lhe dar proteção, mas para lhe dar condições de competição com o transporte exterior. Isso é que é fundamental.

Cito como exemplo o caso de quem se opõe a esse princípio, os Estados Unidos da América. Eles estão fazendo uma enorme pressão. Se esse princípio for mantido no Mercosul, as nossas empresas que fazem transporte para os Estados Unidos serão ameaçadas pelos americanos de serem proibidas de transportar para os Estados Unidos.

Mas têm razão os Estados Unidos?

Vamos ver o que acontece hoje, nos Estados Unidos, em relação ao protecionismo.

Em primeiro lugar, todo o tráfego de cabotagem nos Estados Unidos é rigorosamente proibido para qualquer país. Não basta ser um navio de bandeira e registro americano; o navio tem que ser de bandeira e registro americano, 100% tripulado por americanos e construído em estaleiro

americano. Se não obedecer a todas essas condições, não transporta carga de cabotagem nos Estados Unidos, o mesmo ocorrendo se for para o Alasca e o Havaí, que são Estados Unidos, mas bem afastados do núcleo central. E não é só no seu comércio internacional.

Acabou de ser aprovada, nos Estados Unidos, uma lei admirável, que diz o seguinte: a Marinha de Guerra dos Estados Unidos precisa de navios durante as crises. Então, todos os navios americanos que são do interesse da Marinha de Guerra recebem um subsídio, que é da ordem de US$2,1 milhões por ano, por navio.

Como alguém pode competir com um navio desse, que já está subsidiado com US$2,1 milhões por ano? É lei nos Estados Unidos.

Então, não vejo como eles terem tanta razão em exigir da nossa parte um tratamento globalizado.

Terceiro princípio do nosso mecanismo: criação de um mecanismo de acesso à carga para todos os armadores dos países-membros. Ou seja, qualquer navio argentino terá acesso a qualquer carga no Brasil. Tem que ser criado um sistema para isso.

Outro ponto: clara definição das cargas envolvidas no acordo. Isso é importante, por causa do seguinte: algumas cargas são prescritas, são reservadas à bandeira do próprio país. Exemplo: no Brasil, só a Petrobrás pode transportar petróleo ou os seus derivados. O monopólio estabeleceu esse princípio.

Então, o Brasil, discutindo o acordo multilateral, deve dizer que a sua Constituição - e está na Constituição - criou o monopólio do petróleo e ninguém pode transportá-lo no País.

Foi criado um sistema de exceção de cargas, sendo excepcionados o petróleo, os minérios e o trigo.

Não há um acordo muito grande, entre os países participantes, a respeito desses itens. A Argentina defende que não deve haver exceção de nenhuma carga; se o Brasil tem um problema na Constituição, que a altere, mas as cargas devem ser todas incluídas no acordo. Ainda não há muito acordo nessa parte.

Finalmente, o último princípio do acordo multilateral é que não serão estabelecidas cotas por países, havendo uma disputa livre no mercado. Entretanto, a respeito desse item também há discordâncias.

O Brasil e a Argentina querem que seja respeitado um princípio de prioridade para o país dono da carga, ou como exportador, ou como importador, ou seja, deve ser dada preferência, no Mercosul, ao importador e ao exportador.

Isso decorre de uma tradição antiga nos acordos de navegação, em que se estabelecia o princípio chamado regra do quarenta, quarenta, vinte: ficarão 40% da carga para o exportador, 40% para o importador e apenas 20% abertos ao que se chama de terceira bandeira, ou seja, um país que não era nem importador, nem exportador.

Então, ainda há alguma divergência a respeito disso, mas já existe o esforço de um acordo, que é esse que estou dizendo para os senhores.

Passemos ao segundo ponto, que é o registro comum de embarcações, sobre o qual preciso dar uma pequena explicação para os senhores, porque talvez não estejam tão afeitos ao processo.

A carga de granéis é extremamente competitiva, porque o custo do frete é muito baixo. Transporta-se uma tonelada de minério por poucos dólares, porque o preço da tonelada de minério também é baixo. Dessa forma, o frete tem que ser baixo, senão passa a incidir violentamente sobre o preço final do produto. Passa a ser necessário um controle extraordinário do custo do transporte do frete.

Isso vem sendo resolvido no mundo há muito tempo. Os americanos criaram o que se chamou bandeira de conveniência, em que não há cobrança de encargos sociais para a tripulação, as regras internacionais são mais ou menos cumpridas e há uma certa aceitação de algumas deficiências. Então, o navio fica muito mais barato.

Essas bandeiras de conveniência, foram criadas pelos americanos , inicialmente, para carga a granel. pelos americanos. O Panamá e a Libéria eram as grandes bandeiras de conveniência.

Hoje, o problema está ficando mais grave, porque há uma queda, um aviltamento geral dos fretes. Então, a carga geral também chegou para a bandeira de conveniência.

Hoje, o número de bandeiras de conveniência no mundo inteiro é fantástico. Mais de 60% da frota mundial está registrada em bandeira de conveniência, para ficar mais barato, para se diminuírem os custos.

Alguns países arranjaram um outro meio para fazer isso, pois não queriam mandar os seus navios para fora do seu país - por patriotismo, por razões de ordem econômica ou por razões de segurança, como é o caso dos Estados Unidos. Por isso, criaram o que se chama segundo registro, um registro nacional mas com algumas isenções para baratear o custo operacional do navio.

Na Europa, vários países fazem isso, como a Holanda, Dinamarca, Alemanha, Noruega - todos esses países, nações marítimas, criaram o segundo registro.

Na América do Sul, o Uruguai criou, imediatamente, o segundo registro; a Argentina iniciou o processo de criação e o Brasil, pelo Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, já aprovado pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal, faltando apenas a sanção presidencial, criou também um segundo registro.

Nesse quadro, pensou-se, inicialmente, em se criar um segundo registro próprio para os navios do Mercosul. Faremos essas isenções de maneira que a frota do Mercosul possa se tornar competitiva.

As dificuldades de ordem prática para isso, entretanto, são enormes e diria que já existe um recuo no grupo para abandonar a idéia e se adotar uma outra: a criação apenas de um registro operacional, um registro operativo do Mercosul ou registro do Mercosul, que seria algo um pouco diferente, porque cada país criaria o seu, não haveria apenas um registro operativo para todos os países do Mercosul.

Cada país, repito, se assim o desejasse, criaria o seu, e daria as concessões que desejasse para a sua frota mercante, dentro do registro. Mas o registro é apenas operacional e, juridicamente, ficaria vinculado ao registro normal do país. É essa a idéia predominante, no momento, no subgrupo número cinco.

Esse registro terá algumas características: é opcional, ou seja, não é obrigatório; o navio, para fazer transporte no Mercosul, não tem que pertencer ao registro, pode ficar de fora; embarcações com registros de outros países, fora do Mercosul, poderão ter essa vantagem desde que sejam afretadas a casco nu, com troca de bandeira. Isso é muito complicado, pois o navio afretado dessa forma fica sem a guarnição. O afretador aluga o navio vazio, lota-o e o opera. Esse tipo de afretamento, chamado a casco nu, dará as mesmas vantagens para esse registro. Não simpatizo muito com a idéia, pois penso que complicará muito.

O registro não poderá cobrar nenhum tributo, seja para inscrição, seja para saída de navios, tem que ser grátis; embarcações empregadas na cabotagem poderão participar desse registro. Quanto às tripulações dos navios, terão que ser de países do Mercosul, com certificados de habilitação expedidos por qualquer país do Mercosul, na sua totalidade. E os contratos de trabalho obedecerão às condições mínimas previstas nas leis internacionais e nos acordos de trabalho coletivos feitos com os sindicatos patronais.

É nesse estágio que se encontra o registro operativo do Mercosul.

Outro item, talvez o que mais tenha caminhado, é o que diz respeito ao transporte multimodal, em que vai se procurar criar facilidades para o trânsito livre de um container de mercadorias entre todos os países do Mercosul. Isso significa padronizar manifesto de carga, estipular regras alfandegárias próprias e adequadas, que facilitem o trâmite da mercadoria, e assim por diante.

Mas esse acordo está bem adiantado, porque já houve um outro preliminar, chamado "acordo de alcance parcial para a facilitação do transporte multimodal entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai". Tal acordo já foi aprovado e transformado em lei pelo Brasil através do Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995. Essa facilitação para o transporte multimodal já está vigorando em todos os países do Mercosul e é algo bastante interessante.

Quanto ao regime trabalhista, não existem grandes problemas para que haja uma compatibilidade entre eles. Certamente, a legislação firmada será de acordo com os padrões internacionais hoje estabelecidos principalmente pela Organização Internacional do Trabalho e por outra associação internacional de empregados, a **International Workers in Transportation Federation**, a conhecida ITF, que tem uma força extraordinária em todo o mundo.

Hoje, existe a necessidade de se compatibilizarem os acordos salariais com as regras emanadas da ITF. Se não se fizer isso, o navio é boicotado nos portos onde a ITF tem muita força, principalmente na Europa.

No meu entender, e aqui falo em meu nome pessoal, há uma dificuldade à frente desse item: o Brasil, muito rapidamente, ratificou a Convenção Internacional nº 147, da OIT, que é talvez a mais abrangente convenção trabalhista hoje existente no mundo. E ela não só é muito abrangente, como permite, com muita facilidade, cada vez se tornar mais abrangente.

O Brasil foi o único país da América do Sul que a ratificou; a Argentina, o Paraguai e o Uruguai não a querem ratificar porque a consideram

um tanto ou quanto perigosa. Mas o Brasil ratificou, correndo, a 168 da OIT e, agora, se arrepende, quer voltar atrás e anulá-la, porque no Brasil estão se ratificando essas convenções sem se ouvirem os setores interessados. Isso é terrível.

Recentemente, fizemos um ofício para o Ministério do Trabalho, protestando, porque foi publicada no **Diário Oficial** a aprovação de mais cincos convenções da OIT pelo Brasil, sem que tivéssemos sido sequer ouvidos a respeito. Então, é um problema que vai haver nesse particular.

Outro item em estudo são as normas de segurança da navegação, a área mais fácil para haver acordo, porque a navegação intermarítima é muito internacional e o volume de legislação internacional a respeito de transporte marítimo existente é fecundo.

Só a IMO, **Intergovernmental Maritime Organization**, tem mais de trinta convenções internacionais, com centenas de resoluções que têm valor de lei. No momento em que o Brasil ratificou essas convenções, elas passaram a ser leis e temos que cumpri-las.

Não pensem que é apenas o Governo do Brasil que exige o cumprimento dessas leis, não. Existe uma coisa chamada **port state control**, que poderíamos traduzir como controle pelo estado do porto, que autoriza um país qualquer a verificar se navios de qualquer país do mundo estão obedecendo à legislação internacional.

Então, vai um fiscal a bordo. Se o navio está, por exemplo, na França, e atracou em Le Havre, um fiscal francês se apresenta como **port state control**, entra, verifica todos os seus equipamentos, tem o direito de exigir a realização de alguns exercícios se desconfiar que os homens não estão adequados para isso e de exigir o cumprimento do contrato de trabalho realizado entre o armador, os empregados e o sindicato dos empregados. Pode, inclusive, perguntar ao marinheiro: estão cumprindo o seu contrato de trabalho? A sua refeição tem tantos pratos, com tantas calorias por dia, mínimas, estipuladas no acordo do trabalho?

Enfim, a legislação internacional, hoje, é muito rigorosa e há um sistema criado para exigir o seu cumprimento. Não é uma coisa em que se possa dar um jeitinho brasileiro.

Não é só a autoridade brasileira que exige o cumprimento disso, mas a de qualquer porto freqüentado por qualquer navio brasileiro. Então, hoje, realmente é uma pletória muito grande.

Não vai ser difícil o Mercosul estabelecer as suas normas de segurança, porque, muito certamente, serão as normas internacionais, que, no caso técnico, são de aceitação quase universal.

As principais convenções, hoje, são: a Solas, que é a convenção para a salvaguarda da vida humana no mar; a Marpol, que é a convenção internacional para prevenir a poluição por óleo de navios, e a chamada SCCW, que estabelece as normas de treinamento do pessoal de bordo, de certificação desse pessoal.

Essas três convenções são de aceitação universal e têm um arcabouço que, se cumprido, realmente poder-se-á dizer que as normas de segurança da navegação, as normas de combate à poluição e o tratamento do pessoal a bordo são aquelas condizentes com a legislação internacional.

Finalmente, há o último item acrescentado: "Portos e Vias Fluviais", o problema dos nossos portos e o cumprimento da lei que é de 1993, a 8630, e que até hoje não foi implementada.

Está se fazendo recentemente um esforço maior. O Governo demonstrou uma certa preocupação, uma intenção política de implementar a lei, a criação do GEMPO, Grupo Especial de Modernização dos Portos, mostrou uma decisão política do Governo de modernizar os portos. Mas essa implementação tem esbarrado em muitas dificuldades de ordem prática.

Primeiro, é a dificuldade de organizar os OGMAS (?) e depois os CAPS (?).Hoje, está mais ou menos organizado, mas não funciona como se esperava. Porque isso era para tirar o monopólio do sindicato do controle do pessoal do porto. E realmente não ocorreu. Hoje, o OGMAS pede ao sindicato. Então, apenas tem-se mais um órgão na estrutura organizacional. No nosso entender, isso encareceu em 4% as operações, que a parte que vai para o OGMAS. Então, na realidade, não houve grandes vantagens. Esperamos que isso ocorra com a privatização dos portos - essa sim que é a grande saída. Os Estados Unidos viveram uma crise fantástica na década de 60 com seus portos. Os portos de Nova Iorque e São Francisco eram portos completamente paralisados, e que criaram enorme problemas para os Estados Unidos. Com a criação de cerca de dois mil terminais privativos, os Estados Unidos resolveram o seu problema portuário.

A privatização dos nossos portos, temos a certeza absoluta, é a nossa solução. E o terminal privativo e especializado. Hoje, modernamente, a carga geral é muito diminuta e quase tudo é bem específico.

Sobre hidrovias, vias fluviais. É característico, no Brasil, o abandono das nossas vias fluviais. O êxito extraordinário da hidrovia Tietê-Paraná - o Estado de São Paulo despertou para a importância econômica dessa via e fez um trabalho magnífico, hoje, a via Tietê-Paraná vai atingir mil e quatrocentos quilômetros com a última eclusa pronta, isto está sendo uma fonte enorme de desenvolvimento e barateamento dos custos de transportes - imagine se pudéssemos realmente fazer a integração dessa via com o Paraguai. Essa seria a grande via de integração do Mercosul. Aumentará o seu peso político nos fóruns internacionais, como a ONU, a OMC, etc, e contribuirá para o desenvolvimento da região como um todo.

O Brasil, no que se refere especificamente ao transporte marítimo, terá que fazer um enorme esforço no sentido de diminuir os custos operacionais de sua frota mercante e reduzir o chamado custo Brasil.

Há a necessidade de competência por parte dos armadores e de visão estratégica por parte dos dirigentes para criar as condições indispensáveis para isso.

O Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, aparece como a última esperança, das empresas de navegação nacionais, de evitar o desaparecimento de nossa frota mercante. Se a lei decorrente não vier atender às legítimas necessidades da armação nacional, esta desaparecerá com resultados catastróficos para nossa economia. Um dado apenas. Segundo o BNDES, um dado que é estimado como aproximado, apenas, na virada do século o nosso comércio exterior gerará de fretes apenas US$15 bilhões - o frete, em geral, é calculado na base de 10% do valor total do comércio. Quer dizer, estima-se um valor total do comércio de exportação mais importação do Brasil, no ano 2.000, 2001, da ordem de US$150 bilhões. Então, teríamos US$15 bilhões de frete. Sem Marinha Mercante o que isso significa? Que estamos dando para o exterior US$15 bilhões. Ou seja, no ano 2.000 se nada for feito, a nossa frota mercante terá desaparecido e teremos um ônus no balanço de pagamentos de US$15 bilhões somente decorrente da conta frete, que, tradicionalmente, é uma conta que vem onerando o País há anos e anos, sangrando a nossa economia. Reparem que US$15 bilhões no ano 2.000 significará uma despesa muito maior do que toda a importação de petróleo brasileiro ou do pagamento da dívida externa. É uma coisa catastrófica para o nosso País, para o nosso balanço de pagamentos.

Então, esperamos que essa lei, que foi encaminhada agora para a aprovação do Senhor Presidente da República, não seja vetada nas suas partes essenciais pelo menos, e que possa realmente ser um renascer da nossa marinha mercante.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. APRESENTADOR - Muito obrigado Almirante Armando Vidigal.

Dando seqüência aos nossos trabalho, convido para fazer sua exposição O Dr. Francisco Américo Paiva, muito digno Presidente da Federação das Associações Comerciais de Minas e Diretor do Consórcio Centro-Leste.

Dr. Francisco Américo Paiva, conforme já mencionado, proferirá palestra intitulada "Complexo Portuário do Espírito Santo, Mercosul e a Economia de Minas Gerais".

Com a palavra, o Dr. Francisco Américo Paiva.

O SR. FRANCISCO AMÉRICO PAIVA - Inicialmente, saúdo os promotores deste evento, nas pessoas do Dr. Ricardo Santos, Dr. José Teófilo, Drª Sandra Starling e o meu ilustre companheiro, Presidente da Associação Comercial de Vitória, Roycles Coelho, e também o Almirante Vidigal, que acaba de fazer a sua exposição, evidentemente com muita competência e eficiência, mostrando a sua visão para o futuro.

Em primeiro lugar, o Corredor Centro-Leste, hoje, é um instrumento do desenvolvimento de Minas Gerais. Dependemos do Corredor Centro-Leste em virtude das condições mediterrâneas do Estado de Minas.

Nesta palestra, quero mostrar a importância que temos, hoje, ao examinar a existência do Corredor.

O Corredor foi o grande instrumento de integração dos nossos Estados. Para que os senhores tenham uma idéia, Minas Gerais tem uma área de 588 mil km² superior à Espanha, França e Suécia. Tem uma população de 16,5 milhões, 10,7% da população brasileira. Temos um número de municípios de 853; temos um PIB de 55 a 60 bilhões, que corresponde a quase 10% do PIB brasileiro. Hoje, temos um PIB idêntico à Venezuela, ao Chile, à Colômbia e bem superior ao Uruguai. Exportamos cerca de US$6 bilhões, e quase 80% passa por Vitória. Temos, devido às condições que Minas tem, um setor mineral

de muita atividade, tem um setor metal-mecânico de extrema agilidade e de grande capacidade; temos um setor de grãos de muito desenvolvimento e temos também um setor de serviço de grande desenvolvimento.

Então, o Corredor Centro-Leste foi o viabilizador desse crescimento de Minas. Temos, hoje, a maior siderúrgica brasileira, chamada Usiminas, que vai ter um faturamento de US$ 5 bilhões em 1996. Temos, hoje, a Fiat, com um terço da produção de automóveis do nosso País, com um faturamento de US$6 bilhões. Portanto, em torno da Fiat, temos, integrada ao seu processo de produção, cerca de 100 grandes indústrias de autopeças. Temos todo o processo de mineração, em BR, Samarco, a Belgo Mineira, a Açominas, toda essa produção sai por Vitória. E isso é extremamente importante.

Vou apresentar umas transparências que vão demonstrar aos Senhores que o Corredor Centro-Leste, hoje, é um instrumento do nosso desenvolvimento. Este é o nosso País: temos Vitória como porto de privilégio em Minas Gerais. Por quê? Porque temos a produção mineral, a produção de metal mecânico e de grãos avançando para o interior. Aquela mancha vermelha é o chamado Cerrado brasileiro: começa em Minas e penetra lá por Goiás, vai até Mato Grosso do Sul, atinge uma parte de Tocantins e também uma parte do Maranhão.

Pois bem, essa área tem 300 milhões de hectares, capaz de abastecer o mundo e não é explorada com programas especiais. Há, hoje, cidades pioneiras, com mais de 60 mil habitantes, com idade de 10, 15 anos, que surgiram em virtude desse desenvolvimento para o oeste.

O Corredor Centro-Leste atende, hoje, a Minas Gerais, entra numa parte do Cerrado, porque as grandes empresas internacionais estão assentadas nas produções de grãos dessa região. Então, há índices muito fortes. A CEVAL, por exemplo, uma grande empresa multinacional, transporta toda a sua carga de milho, arroz, trigo através do Corredor.

O Corredor, hoje, atinge também uma outra área que é a expansão de Minas Gerais: entramos pelo Corredor, por Vitória/Minas até Capitão Lacerda, vamos penetrando para o interior, para a Região do Triângulo; e a outra área que vai ser desenvolvida é a ligação até Unaí, passando por Pirapora.

É uma região de Minas extremamente rica em grãos. Unaí tem cerca de 3 milhões de toneladas de milho e pode dobrar para 6 milhões. A idéia do Corredor - pelo menos é a filosofia do Corredor - é crescer as linhas férreas, através da Região de Goiás, e subir mais, com todo o apoio logístico, para a Região do Araguaia, atingindo a Região do Maranhão e, futuramente, uma ligação portuária que vai ser feita por via rodoviária.

Essa é a grande transformação que estamos sentindo e que o Brasil todo desconhece. Às vezes, perdemos um pouco a nossa auto-estima, nós reclamamos muito, achamos que o Brasil está passando por dificuldades muito grandes. Mas, na verdade, estamos no caminho certo: através do cerrado, vamos fazer uma exportação via Bolívia e via Peru.

E vamos poder fazer uma ligação que começará em Vitória e vai atravessar Minas Gerais, o Cerrado brasileiro e vai atingir o Pacífico, por onde podemos projetar toda uma produção para países como a China, Japão, Malásia e Austrália.

Vou abrir um parêntese para que os Senhores tenham uma idéia das grandes transformações por que passa o mundo hoje. A Austrália e a Nova Zelândia estão concorrendo com produtos de leite que, na China, eles dominam totalmente. O Sudeste asiático também. Hoje, já colocam a manteiga, o queijo e o leite no Chile e estão entrando já na Argentina, tal é o volume de leite que eles possuem.

Pois bem, hoje o MERCOSUL já está penetrando em Minas Gerais. Há dez dias, recebi uma visita da Sancor, que é uma cooperativa central de Buenos Aires que abastece a região metropolitana da Argentina e tem cinco milhões de litros de leite. A Cooperativa Central de Minas Gerais Itambé produz dois milhões de litros, contra cinco deles, que, já sentindo que a aproximação virá através da Nova Zelândia, estão procurando novos mercados para concorrer. E essa é a grande transformação que estamos sentindo no mundo. Estamos hoje num choque de concorrências.

Vamos passar a primeira parte porque daremos uma noção mais clara do desenvolvimento.

O que o Corredor Centro Leste faz é, na verdade, um trabalho de logística. A logística faz parte de uma estratégia comercial: prever para prover. É um sistema que faz parte de um grande esquema comercial em que se prevê amanhã para prover amanhã.

O grandes supermercados, por exemplo, que têm várias lojas para abastecer, têm um sistema de logística em que as lojas nºs 1, 2, 3, 4 e 5 recebem as cargas para serem redistribuídas às de nºs 7, 8, 9 e 10. Os caminhões buscam numa grande empresa de abastecimento de mercadorias que tenha de sorvete a arroz, de pente a sabonete, concentram a carga em um local próprio que facilita a distribuição e ao mesmo tempo provê as suas casas. O que fazemos aqui hoje é uma origem de caminhão que passa para a ferrovia e que entra na parte de transporte.

Então, é um avanço que o Brasil tem de uma maneira muito clara e muito integrada. O sistema intermodal, citado pelo nosso Almirante Vidigal, é exatamente isso. Os grandes portos do mundo têm sistemas ferroviários subterrâneos, como Roterdan e Hong Kong - são os dois maiores portos do mundo - por onde chega a carga que é facilmente transportada do navio para a ferrovia e de lá já vai para o sistema de distribuição.

Temos que chegar a esse nível de desenvolvimento. E Roterdan é um porto com muito menos demora: logo que o navio chega, todo o sistema portuário já está preparado para desembarcar e colocar em trens, que, por sua vez, passam para as chatas, entram na Alemanha pelo remo e vão entregar as mercadorias até a Suíça. É para isso que estamos trabalhando, para que o Brasil se desenvolva no sentido da modernização. A palavra modernização significa logística bem fundamentada e estratégia comercial.

Hoje, nos Estados Unidos, já existem hospitais sem nenhum medicamento. Então, qual o sistema adotado? É um computador no andar onde há a sala de cirurgia. A enfermeira chefe chega à tarde sabendo que no outro dia, às 7, 8, 9 e 10h ocorrerão cirurgias; ela faz a requisição diretamente a uma central de medicamentos de tudo que precisa. Pois bem, três horas depois aquele embrulho é colocado no lugar certo, com todos os medicamentos para operações marcadas. Quer dizer, os hospitais não usam mais guardar, estocar medicamentos.

O programa **just in time**, que é usado nas grande indústrias, representa a facilitação, de forma que as indústrias fornecedoras de autopeças estejam em volta da fábrica. De manhã, cedo, o **fax** da fábrica requisita as autopeças, que são levadas em meia hora ou em 10 minutos e colocadas nos pátios. Esse é o sistema mais moderno de desenvolvimento. E o Corredor Centro Leste faz exatamente isso. Esta é uma visão dos portos do Espírito Santo e do Rio de Janeiro, que concorrem entre si.

O Espírito Santo é um porto que avança para a modernização. O Rio de Janeiro tem problemas de pessoal seriíssimos, desde a época em que a Portobrás foi extinta e existem 5.000 empregados à disposição, o que se tornou um problema social difícil de ser resolvido. E temos Sepetiba, que pode ser um porto concorrente de Vitória de uma maneira muito séria, porque Sepetiba está hoje ligada ao sul de Minas e a maior produção de grãos e café é exatamente dessa região, com a metade da produção de café e de leite do Brasil.

Sepetiba é um porto que está sendo construído agora; será privatizado, receberá investimentos e teremos lá um diferencial, porque Santos desaparecerá. Santos é um porto emperrado, de calado difícil e trabalhoso. Então, nós, mineiros, passávamos todo café nosso através do Porto de Santos; hoje já pensamos em Sepetiba como porto do sul de Minas. Pois bem, temos Vitória e vamos contar com Sepetiba, porque faremos corredores através desses portos. A parte de grãos certamente deverá caminhar para Sepetiba e a parte de minério, metal, carro e outras mercadorias da produção de Minas vem por Vitória, que, hoje, está muito adequada à produção de Minas, porque temos os cais de minério, os de produtos siderúrgicos, os cais de celulose, que é um produto que Minas tem - Cenibra está hoje com uma produção extraordinária e aumentará cada vez mais, porque há uma necessidade mundial de celulose - e temos os outros cais que se adaptam ao sistema de embarque e desenvolvimento.

Acredito que essa dependência nossa faz com que nós, mineiros, tenhamos com o Espírito Santo um carinho especial. Temos que nos integrar cada vez mais, porque se produzimos cinco bilhões, no ano que vem produziremos US$6 bilhões - daqui a mais dois anos aumentaremos mais - utilizando os portos que os capixabas têm que modernizar, criar condições. A missão do Espírito Santo nesse ponto é de assumir a transformação do mundo. Hoje a mudança é tão grande, que o conceito de analfabeto não é só aquele que não sabe ler e escrever, mas aquele que também não sabe computação e uma língua, porque aquele que no ano 2000 não souber pelo menos duas línguas e tiver uma filial lá fora, não subsistirá. O problema é de competência, e temos que fazer a busca pela competência, porque a transformação é rápida demais.

Temos também outras missões. Como Presidente da Associação Comercial tenho recebido uma deferência muito especial e acompanhado as missões comerciais brasileiras. Já estive no Oriente, na China, Japão, Malásia, com o Presidente Fernando Henrique e há um mês estive na África do Sul. O Brasil é o braço europeu dentro da África, dentro dessa linha de modernização que nos levará a uma transformação cada vez maior.

A África do Sul é um país de 40 milhões de habitantes, com um PIB de 180, com 53% de negros, 13% de brancos, 8% de mulatos, 8% de indianos e o restante são os **africans**, nômades ilegais que andam pela África procurando trabalho e condições.

Às vezes reclamamos demais do Brasil, do camelô do Brasil. Meus amigos, Joanesburgo é um camelódromo, o povo não tem onde morar e invade as praças e monta barracas para venda de produtos. Essa situação racial deles é dificílima porque, dos US$180 bilhões, os 13% de brancos recebem quase 90%. Então, é uma pobreza. Nós, brasileiros, cruzamos as nossas raças, fazemos soluções brasileiras, somos um povo pacífico, sorridente, que tem essa perspectiva toda que mostrei para vocês. Temos que dar graças a Deus de sermos brasileiros. Essa é a causa, é o motivo por que vivemos. Temos que voltar à nossa estima, aprender mais, trabalhar mais, fazer uma qualidade pessoal nossa melhor, cada um assumir a qualidade do produto que estamos fazendo no Brasil. E esta transformação tem que ser feita através de Vitória.

Li, ontem, até comentava com o Almirante, uma observação: hoje, a noção de soberania e de comércio está caminhando para mudar porque existe, hoje, o Estado comerciante, o Estado que opera - comerciante no sentido de mercantil. Então, Vitória tem que ser uma Cidade voltada para o comércio, para o comércio exterior. Todo mundo tem que saber falar pelo menos mais uma língua, conhecer a realidade, viajar pelo mundo - viajar, criar condições de viagens, porque vocês vão ver como a nossa realidade é muito boa, é ótima, e quanto os outros estão passando dificuldades. A África do Sul depende do Brasil. Por quê? Porque temos leite, café, produção, alimentos e meios de conversar com as outras raças, temos condição.

Então, o que o Presidente Fernando Henrique falou lá, em Joanesburgo, foi exatamente isso: por que não crescermos juntos? Por que não pensar num Mercosul que atinja a África do Sul? Por que não? Por que não podemos? São todos irmãos nossos. Fazemos parte de uma mesma família, as nossas gerações do passado vieram parte de lá também. Temos uma dívida social também, porque eles ficaram abandonados. E o aspecto também mais importante: os 13% são judaicos. E é um empresariado de uma fibra e de um trabalho fabuloso. Por que? Porque a Rússia, por exemplo, colocou todos os seus diamantes industriais à venda e não deixaram cair o preço do diamante industrial; eles compraram. São poderosos grupos. Eles virão para o Brasil, porque as privatizações estão aí, vamos caminhar, e vão ser parceiros nossos; vamos buscar formas de colocar os nossos produtos lá porque o tecido barato é bom para colocar lá, a África do Sul tem uma capacidade de venda muito boa para refrigeradores, geladeiras, exaustores, móveis, eletrodomésticos. E temos condição de entrar por lá.

A África do Sul tem uma situação, por exemplo, que é extremamente curiosa porque é circundada por doze países, sendo dois de língua portuguesa: Angola e Moçambique. Então, temos essas condições todas. Mas é preciso, neste seminário que o Senado em boa hora fez, valorizar o Corredor Centro-Leste porque foi a primeira experiência nossa de integração. Mas podemos fazer outras: as integrações portuárias para o Mercosul, que também é uma integração que está caminhando para ajudarmos.

Hoje, podemos falar com orgulho que ajudamos a Argentina e o Uruguai. O Uruguai é menos que Minas Gerais, tem 11 bilhões de exportação - é um País agrícola e pecuário. Vi, no setor pecuário do Uruguai, coisas extraordinárias. Vi uma fazenda de leite, com 120 vacas, com três mil quilos por dia. Pois bem, estes três mil quilos eram consumidos pela fazenda em leite, em queijo, em produção manteiga, iogurte e outros produtos lácteos, criados por eles. A fazenda funciona como uma fazenda com recepção, tem um restaurante. Sabem o que servem no restaurante? Bezerro, que eles chamam de ternero. Só servem ternero porque o bezerro holandês é fraco, sujeito a doenças. Então, eles matam o bezerro, fazem, da carne, não um churrasco, mas uma carne cozida, gostosa, fazem uma espécie de preparo da carne e servem com purê de maçã. A fazenda toda vive, aquela unidade vive concorrencialmente. Por quê? Produz três mil quilos. E vi outras. Vi uma outra fazenda também extraordinária, porque lá há pastagens excelentes de trigo, capins ótimos. Quer dizer, pode-se viver numa fazenda dessa e ter resultado.

O que estou mostrando para vocês é a riqueza do Brasil e a superioridade que temos dentro do Conselho do Mercosul. Eles são parceiros. Estamos aprendendo muita coisa. Estamos, sem dúvida alguma, por exemplo, aprendendo a negociar com o argentino. Eles têm boas condições de negócio. O argentino é um homem esperto, um homem vivo, e essa esperteza nos desperta, porque também não vamos fazer o papel de parte mais fraca. Não. Vamos tirar proveito, que há de vir da união das nossas forças, da integração. Isso é o que o Corredor Centro-Leste nos mostrou.

Então, o Corredor deve, cada vez mais, penetrar pelo Brasil adentro e criar condições de novos negócios. Porque, na minha opinião, Vitória tem que ser o grande porto do Centro-Leste, o grande porto escoador, modernizado, com gente preparada. E a Cidade precisa criar câmaras internacionais que possam negociar. Falei com o Almirante sobre uma idéia: uma câmara internacional de fretes, em que os usuários e os armadores estejam unidos, com um sistema portuário moderno. Deve haver uma câmara em que se coloca num painel quais são os navios que vão chegar em janeiro, seus destinos, cargas. Podemos fazer disso aqui uma Hong Kong brasileira, que é potente, que é capaz.

E a outra mudança para a qual temos que estar alertas é em relação ao Panamá. Daqui a três anos, o Panamá volta, incorpora-se. Hoje, é um canal que serve aos Estados Unidos. Mas o Panamá é o lugar mais importante que temos, hoje, no sul. Por quê? Porque, como Hong Kong está sendo devolvido à China, muitos chineses estão montando grandes armazéns portuários no Panamá. Dali é fácil ir para a Europa ou para a América do Sul. Deve-se levar isso em conta, esse fato deve fazer parte dessa estratégia global que estamos organizando. Os produtos nossos vão chegar e precisa haver um diferencial. Se não houver diferencial, não concorremos. Hoje, o problema é concorrencial. A concorrência nossa hoje deve ser dirigida ao Mercosul e ao Panamá.

O Panamá vai ser nosso concorrente, porque vão montar lá grandes estocagens de mercadorias orientais. E será, evidentemente, uma concorrência extremamente difícil, porque os custos da China são muito mais baratos que os nossos.

O operário chinês - a China é um país comunista - recebe US$20,00 por mês, com os quais ele vive. Recebe do Governo roupa, uma parte de alimento, e tem sua bicicleta. Vocês não podem imaginar o que são 500 mil bicicletas andando sem trombar, sem que uma atropele a outra, sem que uma corte a outra. É um milagre. Mas é um país pobre porque não tem energia, não tem parte agricultável. A China tem 9,5 milhões quilômetros quadrados, o Brasil tem 8,5. Pois bem, a China só tem 6,7% de área agricultável. Então, o que tem lá na China? Planta-se só arroz. Lá tem o arroz alagado. No momento em que se planta o arroz, solta-se água e começam a colocar os alevinos, os peixinhos, que começam a desenvolver-se Pois bem, na medida em que a água vai subindo, eles vão colocando os porcos porque os dejetos do porco servem de comida para os alevinos. No dia em que corta o arroz, colhe o peixe, tira o porco e solta o pato. Vocês estão achando graça, mas é verdade. Pois bem. São só 6% de área agricultável. Eles são 1,2 bilhão que almoçam e jantam todo dia. Vivem mal, porque não têm saneamento básico.

Vi uma avenida em que se fazia a parte de canalização de esgoto. Havia 20 mil pessoas de picareta e balde, e transportando. Trata-se de algo que, descrevendo, às vezes, pode parecer estranho.

Em relação ao problema da alimentação, acho que temos que ter, no nosso mapa, o cerrado voltado para a China. precisamos vender par o chinês. Até vender pato, porque ele não sabe comer carne, não conhece carne de boi. A Sadia fez uma experiência pioneira, montou uma churrascaria, mas já fechou. O chinês não conhece carne de boi. Conhece peixe, porco, pato, e só. Lá quem tiver quatro pernas morre. Não morrem cobras, lagartos e outros bichos semelhantes. É verdade.

Vamos comparar com o Brasil, este País bom, com tanta oportunidade, com tantos negócios para fazer. Cada vez que venho a Vitória vejo como a cidade está melhorando. As administrações Municipais e do Estado têm melhorado Vitória, que está com outro aspecto. Estive aqui há dois anos e fiquei impressionado quando cheguei a Vitória hoje. Está uma beleza, está florida. E esse movimento todo que está existindo, a formação de novas lideranças, gente nova, isso tudo é importante para nós.

A minha mensagem é, primeiro, modernização; segundo, competência; terceiro, eficiência; quarto é furar o gol. Não se deve driblar muito. Deve-se saber ser bom comerciante e não ser analfabeto. Deve-se saber computação, duas ou três línguas e melhorar. O brasileiro pode fazer muitos outros povos felizes, e esse é um grande objetivo nosso.

Muito obrigado pela atenção dos senhores. (Palmas.)

O SR. APRESENTADOR - Estou certo de que a exposição do Dr. Francisco Américo de Paiva foi do agrado geral. Tirarei um minuto para falar do Dr. Francisco, que, como os senhores perceberam, é um grande amigo do Espírito Santo e um grande brasileiro. É jornalista, advogado, e milita em Minas Gerais há muitos anos. É mineiro, ocupou importantes funções tanto no setor público quanto no setor privado. É atualmente membro do Conselho do Sebrae em Minas Gerais; participa de um importante escritório de advocacia em Belo Horizonte; foi membro do Conselho Monetário Nacional e da Ordem dos Advogados do Brasil. Esse sumário do seu currículo mostra muito bem de quem se trata e certamente indica claramente o porquê da excelência da sua palestra.

Dando continuidade aos nossos trabalhos, eu convidaria os nossos

debatedores para as suas colocações. Temos escalados dois debatedores: o Dr. Vinícius Alves, que não pôde comparecer e foi substituído por Sandra Stering, e o nosso companheiro e competente empresário Ruix Coelho, que é o Presidente da Associação Comercial de Vitória. Nós começaremos com o Dr. Ruix - permita-me Sandra; já que fará uma exposição mais longa.

O SR. RUIX COELHO - Cumprimento os componentes da Mesa e todos aqui presentes. Em primeiro lugar, gostaria de expressar o reconhecimento da Associação Comercial de Vitória ao Senador José Ignácio Ferreira pela felicidade de trazer para o Espírito Santo este seminário. Nosso agradecimento também à Rede Gazeta, à Coimex e à Samarco Mineração pelo patrocínio do evento. Fazendo minhas as palavras ditas ontem pela Vice-Prefeita eleita, Luiza Toledo, eu diria que considero o Seminário do Senado Federal sobre o Corredor Centro-Leste como um autêntico mestrado sobre a economia do Espírito Santo e sobre aspectos estratégicos que abrem grandes perspectivas, grandes horizontes para o desenvolvimento do Estado.

O nosso pensamento está extremamente identificado com o do Presidente da Associação Comercial de Minas Gerais. E também acho muito importante reconhecer o valor da palestra do Almirante Vidigal na primeira exposição. Gostaria que fosse projetada a primeira transparência da palestra da segunda exposição, porque penso que vale a pena complementar alguns fatos ali existentes.

É importante considerar que o mundo passa por uma transformação acelerada, transformação que está atingindo o Brasil e o Espírito Santo. E uma das primeiras questões que levantaria para o público presente é que o povo capixaba precisa perder qualquer sentimento de inferioridade e começar a assumir uma postura de mais audácia e ousadia, incorporando-se a essa grande transformação.

Temos visto, através de informações que nos chegam de várias fontes, que a própria imprensa, os próprios empresários, as próprias autoridades no âmbito do Governo, não perceberam, não montaram esse conjunto, que é como um quebra-cabeça ... **(falha na gravação)** ... com a privatização, a Rede Ferroviária Federal, que era uma espécie de entrave no processo do Corredor Centro-Leste, porque não fazer acordo com a Vale do Rio Doce, no momento que houve essa encampação, ela passa a ter os investimentos e a eficiência para se compatibilizar com a Estrada de Ferro Vitória-Minas, uma das mais eficientes e econômicas do mundo.

Então, esse acesso da produção de soja aos portos do Espírito Santo já vai ter um custo de frete bastante sensível, considerando esse aspecto ferrovia, que tende, inclusive, a se alastrar por outros ramais, por essa interlândia do cerrado. Agora, no momento em que os custos de tarifa na área portuária vão começar a ocorrer sensivelmente - porque os portos do Espírito Santo já são competitivos, em termos de eficiência e em termos de tarifa, mas eles ficarão mais competitivos com a questão da privatização, que está próxima - teremos uma redução bastante acentuada no item frete, aqui no que afeta a cerrado e portos do Espírito Santo, com a redução na via ferroviária e na área portuária.

Agora, por outro lado, o Brasil está despertando. Paulo Vivacqua foi muito enfático na abertura deste seminário para a questão da utilização de hidrovias, bastante possíveis em virtude de que o Brasil concentra 20% da água doce do mundo e a região do Brasil Central é muito bem servida de rios que não têm tantos problemas de assoreamento como temos mais próximo do litoral em regiões de ocupação recente.

Então, à medida que se passa a usar esse modal de transporte fluvial, de ferrovia, hidrovia e o portuário mais competitivo com o incremento do uso do **container**, aqui, no Espírito Santo, existe uma possibilidade de a Vale do Rio Doce operar Porto Céu, dependendo desse processo de privatização. Só para se ter uma idéia, o projeto da Vale, para o qual já estão destinados US$80 milhões para investir, prevê uma movimentação inicial de 300 mil **containers** e uma movimentação final de 1 milhão de **containers**, o que o Brasil movimenta hoje em se tratando do País como um todo. Agora, esse sistema de transporte está penetrando nessa região, que corresponde a 35% do território brasileiro e em torno de 70% do território da Europa.

O tempo em que eu estudava agricultura na Universidade Federal de Viçosa, essa região de cerrado era mais ou menos comparada à caatinga brasileira, ou seja, uma região considerada perdida para a agricultura, uma vez que tem solos ácidos e não se tinha uma solução técnica para essa situação. O tempo passou e hoje a produção de calcário para corrigir solo não é problema no Brasil; os gaúchos e paulistas invadiram essa região levando tecnologia agrícola e agricultura de escala. Ainda há que se destacar que existe uma possibilidade muito grande de o Japão, que já vem operando aqui através do Projeto Campo, incrementar mais ação no sentido da tecnologia, já que o interesse daquele país nessa região é muito forte em decorrência do fato de que, em caso de uma conflagração mundial, o Brasil é país neutro, o Japão não tem território para produzir alimentos de que precisa e há um grande interesse de parceria para segurança da população japonesa com abastecimento de arroz aqui produzido, como também de soja.

Essa região de cerrado é também muito rica em água. Os grandes fatores limitantes da agricultura no mundo são dois, que sobram no Brasil: a disponibilidade de terra e água. A possibilidade de conflito mundial, de guerra, no futuro está totalmente concentrado no problema da água, mais do que no de alimento. Mas o problema de alimento é gravíssimo em nível mundial. Estamos no terceiro ano em que a produção de alimentos está sendo inferior ao consumo mundial, e na última safra agrícola mundial se verificou um déficit de 225 milhões de toneladas. Isso está ocorrendo justamente no momento em que o Brasil está viabilizando a produção agrícola nessa região.

Porém, se se considerar que a China é a grande potência econômica emergente e que até 2020, no máximo 2030, sofrerá um aumento de população e um aumento de poder aquisitivo em função de seu desenvolvimento econômico, de tal ordem que sozinha será capaz de comprar toda a produção mundial de alimentos. Imaginem o que isso representará em termos de desequilíbrio alimentar no mundo.

Então, nessa equação em que se coloca, de um lado, esse problema de déficit alimentar do mundo, com escassez de terra e de água e um grande consumidor à frente - a China -, para acabar de enxugar os estoques mundiais e, de outro, todo esse processo que está em curso aqui, com o Espírito Santo tendo condições de capturar renda pelos seus portos, temos uma dimensão, além de muito importante para impulsionar o crescimento do Brasil, de desenvolvimento extraordinário do Espírito Santo.

Há mais de 15 anos, o Dr. Eliézer Batista da Silva previu uma ligação do Porto de Tubarão com um superporto no Japão, que ainda precisaria ser construído lá - pois, geograficamente, não se tem a profundidade de calado que temos em Tubarão. Ele previa um transporte de carga combinada cereal/minério, em que o cereal produzido no Brasil chegaria, nesse sistema de supergraneleiro com carga combinada, a níveis tão competitivos lá fora que nenhum país do mundo poderia concorrer com o Brasil no comércio de cereais; inclusive, a própria Argentina viria entregar seu cereal aqui para ser transportado nesse processo. Já houve esse transporte, mas, da forma como o Dr. Eliézer previu, as coisas não se concretizaram; todavia, está em vias de sê-lo por esse processo aqui.

A meu ver, está claramente posto, principalmente neste último dia de seminário, depois de ver as demais colocações feitas aqui.

Penso que o capixaba precisa estar mais interessado nas coisas que estão acontecendo. É preciso que haja uma presença mais maciça, aqui e em outros eventos, de empresários, de políticos e de elementos do Governo do Estado, uma vez que as oportunidades nunca foram tão vastas e tão impressionantes para a mudança do nosso Estado. Trata-se dessa condição de transformação de que o Dr. Eliézer falou e que ocorrerá aqui, pois, segundo ele, a vocação da grande Vitória é se tornar o centro de maior dinamismo econômico da América Latina. Foi o que ele me falou há mais de 15 anos, quando trouxe essa informação a público, pelo jornal **A Gazeta**, no tempo em que a sede desse diário ficava na Avenida General Osório. Isso está patente; não tenho a menor dúvida de que isso acontecerá.

Com relação a Sepetiba, aliás, preocupação de todos aqui no Espírito Santo, pelo que vi em uma das exposições, devo dizer que se trata realmente de um porto muito bem projetado, inclusive com teleporto. Qualquer porto do Espírito Santo está em uma posição privilegiada entre os dois maiores centros de consumo - Rio e São Paulo -, e que ele tem uma interlândia muito mais desenvolvida em termos modais de transporte e produção - PIB interno.

Por outro lado, o Espírito Santo tem a seu favor o fato de que Sepetiba é projeto; nós já somos realidade. Temos, então, que ficar muito conscientes, tanto a sociedade civil quanto o Poder Público, no sentido de juntarmos forças para complementar o que está faltando nessa estrutura, a fim de que, quando Sepetiba entrar em operação, não tenha a menor condição de concorrer com o Espírito Santo. Pode dividir um pouco, mas não vai concorrer. E que condição é essa? Tivemos, por exemplo, recentemente uma bela notícia do investimento de US$100 milhões no Aeroporto de Vitória. No modal de transportes, o aéreo era o único que estava "mancando", porque, apesar de termos excelentes ferrovias, portos e rodovias, o aeroporto era diminuto, mesmo sendo um dos que mais crescem em volume de carga e de passageiros. Então, isso dá uma tranqüilidade muito grande, pois a posição do aeroporto é extremamente estratégica; ele está interligado a todos os modais aqui no

Espírito Santo. Está muito próximo da área portuária, e está ligado também a ferrovias e rodovias.

Outra questão importante é, o mais rapidamente possível, a implantação do Projeto Porto Céu para a movimentação de **containers**. Criar um centro sul-americano de desenvolvimento portuário aqui em Vitória - proposta do Sr. Paulo Vivacqua, feita aqui na reunião. Hoje, podemos dizer que - talvez para surpresa de vocês - o Espírito Santo já é o maior centro formador de profissionais na área de comércio exterior e é o Estado que tem o maior **know how** de importação no Brasil.

Vou citar um comparativo. Fiquei muito impressionado com as informações que obtive sobre o Porto do Rio de Janeiro. Há muito tempo que já tinha conhecimento, pelo próprio Dr. Eliezer, que Rio, Santos, Paranaguá, há mais de 15 anos, são portos congestionados. Fiquei sabendo que empresas que trabalham com importação de carros, no final do mês, é normal computar a falta de alguns carros. O que acontece? A pessoa que trabalha no porto, no horário do almoço, usa esses carros para irem até uma determinada favela e lá, ou é vítima de roubo ou deixa o carro por lá mesmo, causando avarias nessa movimentação. Em Vitória temos um processo de agilidade no desembarque de carros como não existe no Brasil. Os carros não sofrem qualquer tipo de problema e ainda existe uma infra-estrutura em uma da EADs; se não me engano é da Coimex. Ou seja, para algum processo de reparo, algum trabalho que for necessário fazer nos veículos, não sei bem especificar - a Drª Sandra pode falar sobre isso, citar o nome dessa instalação. Quer dizer, as nossas três estações aduaneiras de interior são as maiores em área e as mais bem equipadas dos Brasil. Elas representam quase um milhão de metros quadrados de espaço para estocagem e movimentação de carga. Agora, além delas, já está em fase de conclusão... que representam também uma estrutura supereficiente para transporte, armazenamento e comunicação, inclusive com geração própria de energia, tanto elétrica como a gás, e que representam dois milhões e meio de espaço em apoio à área portuária. Quer dizer, as nossas condições são extraordinárias, restando apenas uma complementação. Como disse o Presidente da Associação Comercial, é a grande opção portuária do Centro-Leste.

Em relação à Sepetiba, diria que vejo a necessidade de se concretizar uma idéia que tenho há muitos anos, que seria uma integração do Espírito Santo com Minas Gerais, porque penso que os dois Estados se complementam. O Governador recentemente abordou a ligação do Espírito Santo como a praia de Minas. Mas isso é pouco. O aspecto turístico pode ser mais desenvolvido. Mas, a grande questão é a integração do Espírito Santo para capturar essas cargas de Minas quando Sepetiba entrar em operação. A vinculação do Estado com o território mineiro, com a economia mineira poderá ser tão profunda que a perda se tornará mínima para outras opções portuárias, porque breve surgirão saídas para o Pacífico, para a região do Porto de Itaqui e o Espírito Santo tem que aproveitar, enquanto isso não acontece, para fazer esse casamento com Minas, que não é só econômico, mas também cultural. O mineiro é mais evoluído culturalmente do que o capixaba, isso é indiscutível, até por questões históricas. Quando o Brasil engatinhava, o ouro de Minas permitia que trouxessem da Europa artistas, intelectuais, pessoas que concorreram para que Minas se tornasse um celeiro da intelectualidade artística brasileira e da política. Ninguém duvida disso. Então, essa comunhão do Espírito Santo com Minas é muito interessante. Inclusive no aspeto turístico, incentivando um circuito das águas minerais com as praias capixabas, o que seria muito mais fácil de vender, não só para o Brasil como também para o exterior, do que simplesmente o Espírito Santo tentando vender praias e Minas estações de águas. Até nesse sentido os dois Estados se complementam.

Penso que o Espírito Santo deve fazer também um convênio com o Estado do Rio de Janeiro. Hoje eles estão se colocando como Estados concorrentes na atração de investimentos, enquanto que Minas e Espírito Santo é como se fossem Estados irmãos. Acredito que os dois juntos somam forças.

Basicamente era isso. Poderia fazer muitas outras considerações, inclusive a respeito da primeira palestra, mas penso que a Drª Sandra tem questões bastante relevantes que poderá passar para todos.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. APRESENTADOR - A Drª Sandra Stering com a palavra.

A SRª SANDRA STERING - Boa noite a todos. Cumprimento a Mesa, principalmente nas pessoas dos ilustres palestrantes de hoje, Almirante Armando Ferreira Vidigal, Diretor do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima; Dr. Francisco Américo Paiva, Presidente da Associação Comercial de Minas Gerais, colega na Diretoria do Consórcio do Corredor Centro-Leste, o que muito nos honra.

Vou fazer algumas observações sobre as duas brilhantes palestras. Primeiro, considerando o que o Almirante nos trouxe sobre a navegação de cabotagem, sobre a discussão e a integração, importantíssima, do Mercosul no item navegação, temos algumas observações a fazer.

O Corredor Centro-Leste avançou muito em seus resultados em toda a hinterlândia que liga o complexo portuário do Espírito Santo até essa região do cerrado que foi amplamente mostrada.

Tivemos um trabalho operacional constante, nos dois anos e meio até o processo de privatização, para que esse sistema logístico funcionasse, como o Dr. Francisco falou, de forma harmônica, para que pudéssemos ter contratos operacionais nos quais tivéssemos um frete único para a ferrovia, incluindo o porto, as duas ferrovias e o porto, como foram os contratos **take of pay** da Ceval, da Glenco, que viabilizaram aqueles terminais de grãos hoje existentes em Tubarão.

O problema maior da privatização era que se tinha que trabalhar diariamente para que a oferta de carga no sistema ferroviário não caísse na parte gerenciada pela Rede Ferroviária Federal. A partir do momento em que a Rede entrou no processo de desestatização não se fez mais investimentos e no final não havia recursos para a manutenção do material rodante, não havia recursos para simples trocas de rodas, pagamentos de fornecedores e o que fosse necessário.

Fizemos durante esse período todo reuniões mensais em Belo Horizonte. Aliás, diga-se de passagem, Minas está integrada com o Espírito Santo desde o primeiro momento. O Governador Eduardo Azeredo, entendendo a importância do Corredor Centro-Leste, incluiu entre os quatro projetos estruturantes do Governo de Minas Gerais o Corredor Centro-Leste. Isso fez parte do seu plano de Governo, que foi inclusive aprovado pela Assembléia Legislativa, e no Corredor Centro-Leste, dentro do Estado de Minas Gerais, a prioridade foi a saída para o complexo portuário do Espírito Santo, ou seja, o projeto como já vínhamos discutindo desde a época do Governador Hélio Garcia. E dada a importância e consideração que o Governo do Governador Eduardo Azeredo teve com o projeto do Corredor, o seu representante - porque temos o Conselho dos Governadores - é o Vice-Governador, o homem forte de Minas, o Dr. Walfrido Mares Guia, que além de Vice-Governador é o Secretário de Planejamento.

Para que essas reuniões, apesar de operacionais e técnicas, tivessem a presença da Diretoria da Vale, da Rede, da Codesa, para que pudéssemos discutir o sistema no dia-a-dia, nós as fizemos na Vice-Governadoria. Uma vez por mês a convocação era feita pelo Consórcio do Corredor Centro-Leste junto com o Vice-Governador, e não faltava ninguém, dada a importância que tem esse projeto para o Governo de Minas. Nas reuniões discutimos diversas questões. Como fazer, por exemplo, se a Rede está com 55% da frota imobilizada, não tem locomotivas, faltam rodas e outras peças? Era discutida a possibilidade dos empresários, dos usuários do sistema, como a Glenco, como a Ceval e tantos outros - e algumas vezes a própria Vale do Rio Doce, porque se fez um **pool** de equipamentos, à disposição do qual a Vale do Rio Doce colocou doze locomotivas e depois chegou a oferecer dezenove locomotivas - fazerem alguma coisa para que a oferta se mantenha no nível de um milhão e meio, no caso do transporte de cereais, de grãos.

Isso foi trocado por frete futuro, empresas usuárias investiram, pagaram a recuperação de locomotivas e tiveram de volta esse valor adiantado em frete. Assim também se fez com o sistema de armazenagem. A Caseng não tinha como investir na recuperação de sua rede de armazenagem, mas também se fez investimento nesse setor, investimento privado, trocado por taxa futura de armazenagem. Dessa forma, toda essa questão operacional foi o nosso dia-a-dia até a privatização recente da Rede Ferroviária.

Agora, com uma empresa privada - estamos fazendo todo o levantamento -, há uma área comercial estruturada e a área operacional está, principalmente, a cargo da empresa americana Real Tex (?), que tem um **know how** muito grande em recuperação principalmente de ramais deficitários, uma experiência operacional muito grande e que está investindo nessa área.

Estamos fazendo toda a análise de mercado da área comercial da Vale, por causa da sua participação no Consórcio.

Esse trabalho nosso, do Consórcio, que foi muito exaustivo, um trabalho muito concentrado na área operacional, de captação de cargas, reduziu a necessidade de estarmos atuando nessa área e abriu a oportunidade para que nós possamos trabalhar em uma outra área, fundamental, para que voltássemos para a questão portuária, para acompanhar todo o desdobramento da privatização.

Como o Almirante muito bem disse aqui, isso é fundamental para que nós tenhamos um sistema portuário moderno, para que se modernize equipamentos e tudo o mais.

Lançamos, através do Corredor Centro-Leste, a idéia de um Corredor Atlântico do Mercosul - nós o chamamos assim -, que extrapolou o projeto inicial, para que houvesse um grupo preocupado acompanhando não só o desdobramento da privatização portuária, como também tentando ver de que forma nós poderíamos recuperar essa questão que é fundamental, que é a cabotagem brasileira, e agora a longa cabotagem, vamos chamar assim, ligando todo o sistema do Mercosul.

Houve um interesse tão grande porque, na realidade, apesar de haver uma política, no Ministério dos Transportes, de corredores de transportes, o único corredor de transportes que tem um consórcio, que tem um gerenciamento integrado, é o Corredor Centro-Leste. Nenhum outro tem.

Nós temos sido acionados para que outros corredores se criem com a mesma estrutura de gerenciamento que o Corredor Centro-Leste hoje tem, como o Corredor Centro-Norte. Nós temos dado alguma consultoria para que outros corredores se constituam dessa forma.

Sobre o Corredor Atlântico do Mercosul o Ministério dos Transportes teve um interesse enorme, porque eles não tinham pensado nisso. O Ministro inclusive mandou o Secretário, no dia da constituição, para dizer que o Ministro estava dando apoio total a essa idéia, que o Ministério não tinha pensado nela e que, na realidade, esse era um corredor fundamental para o País.

A evolução da situação foi que isso ficou fora do Corredor Centro-Leste. Criou-se um consórcio à parte para gerenciar, dada a importância e a conotação que todos os portos brasileiros deram ao projeto. Num primeiro momento, 11 portos se associaram, se consorciaram, desde Manaus até o Porto de Baía Blanca.

Em que isso é importante para o nosso Estado? É fundamental a ligação entre portos. Ouvimos anteontem a palestra do Dr. José Armando, da CST, em que ele falava dos seus investimentos e do aumento da produção industrial. Grande parte da produção nós vamos colocar no mercado interno, que demanda, principalmente, navegação de cabotagem para abastecer São Paulo, que é o grande demandador, que é o grande mercado consumidor do País.

É importantíssima essa navegação. Além da ligação com o Mercosul, e isso já está avançando, Vitória já tem linhas semanais, com ligações diretas com o Mercosul.

Essa integração entre os portos é fundamental. Há um ano e meio, houve um superávit de em torno de 1 milhão de toneladas de milho em Goiás, e esse milho é que abastecia o Nordeste - que tem uma demanda em torno de 1 milhão e 200 mil toneladas. Como o milho ia direto, de caminhão, houve um momento em que ele perdeu a competitividade com o milho da Argentina.

O milho da Argentina passou a abastecer o Nordeste. Nós chegamos a fazer uma análise, um levantamento, mandando pessoas a Cabedelo, a Suape. Ficaria muito mais competitivo nós trazermos até Vitória o milho e, por cabotagem, abastecer todo o Nordeste. Nós tínhamos condição de fazer isso. Coisas dessa ordem nós temos condição de fazer, através de uma volta ao sistema de cabotagem, que é fundamental.

Falando na parte de navegação e sobre a questão das bandeiras, da integração, dos registros, que está sendo debatida, que é fundamental - nós estamos sendo cobrados a toda hora, na própria Argentina, porque para eles também é fundamental -, a idéia do Corredor, e que está avançando muito, é que se tenha, no final, um sistema informacional ligando todos os portos, até a região do Mercosul, onde nós vamos ter, num tempo ótimo, todas as informações de origem e destino de cargas, disponibilidade de frete, oferta de frete, tarifas, até chegar a um banco de oportunidades de negócios, a um fechamento eletrônico, através do sistema informacional.

Ontem, fechamos, no Rio de Janeiro, com uma empresa que vai, por conta, por risco, dimensionar o sistema informacional. O representante da Multiterminais, da Multiconet, da Rede Cita, que faz todo o nosso **tracking** aéreo, esteve aqui. Vai começar o desenvolvimento desse sistema.

Está avançando muito, e até nos surpreendeu, o Porto de Santos nos acionar, porque vai entrar no Corredor. E nós temos de ver que a sede desse Corredor é Vitória.

O Rio de Janeiro entrou no primeiro momento, e agora nós estamos com a proposta de entrada do Porto de Santos, do Porto de Recife, e de mais 10 terminais da Argentina, incluindo todos os portos da Patagônia, e até Ushuaia, de uma ligação desse porto da Patagônia - são só 500 quilômetros -, num ponto onde a cordilheira é transponível, não se tem problema de altura, com os portos lá embaixo, do Chile.

A questão colocada aqui é fundamental, nós estamos trabalhando com muita velocidade e acho que teremos muitos resultados, como nós tivemos no Corredor Centro-Leste, ligado ao nosso sistema portuário.

Reportando-me à fala do Dr. Francisco, uma área de expansão do Corredor Centro-Leste muito importante é a de Pirapora-Unaí. Além de ser uma região econômica dentro do Estado de Minas Gerais, é uma fronteira de expansão, principalmente para unidades de beneficiamento de grãos, que se pensa direcionar para aquela região. É uma região altamente produtora, como se disse aqui, que produz em torno de 3 milhões de toneladas de milho. Mas que tem a ligação fundamental, e que aqui foi colocada, que é a navegação por hidrovias e a navegação através do Rio São Francisco. Só no Rio São Francisco, hoje, já há, sem se trabalhar mercado, uma demanda de 1 milhão de toneladas de cargas.

Inclusive, um consorciado nosso, que é a AGEP, já está fazendo a ligação entre Juazeiro-Petrolina. Fizemos uma logística para trazer betonita para abastecimento da Samarco e por essa via interior fica bem mais barato do que como estava se fazendo, tentando-se fazer até por cabotagem, o que não se estava conseguindo na ocasião.

O Rio de Janeiro faz parte do nosso Corredor Atlântico, vai ser uma integração interessante. Sepetiba é um porto que, no seu momento, vai ter um papel atuante. Mas nós não vemos isso com tanta preocupação e nem com tanta ênfase, como se coloca e como normalmente se tem colocado na imprensa. Ontem mesmo, chegando ao Rio de Janeiro, por acaso, a rota do avião passou por cima do Porto de Sepetiba, e nós vimos com muita clareza o que se tem em Sepetiba.

Está se falando muito, há muito interesse do Presidente da República, investimento direto para Sepetiba que já foi aprovado, mas o que se tem de fazer em Sepetiba é, realmente, muita coisa para que ele tenha condição de competir com o complexo portuário do Espírito Santo.

Primeiro, como não se pensava no porto como hoje se está imaginando, como o planejamento anterior não era esse, todo o costado onde nós teríamos condições de ter berços e piers ali é cortado hoje por uma correia transportadora. Da ponta do porto de Sepetiba, onde se tem um pier, sai uma correia transportadora, para o carvão que chega, para levá-lo até a pilha final. Temos de fazer remoção de correia, a dragagem é uma coisa assustadora. Já estão em discussão com o meio ambiente.

Deve-se investir na questão portuária. A produção da região do cerrado terá carga para todos os portos brasileiros. Temos de ter um sistema portuário eficiente. O Porto de Santos tem de voltar a funcionar. É um absurdo, por exemplo, que o açúcar, que está do lado do porto de Santos, saia por Imbituba; quer dizer, é uma loucura em termos de transporte.

Na realidade, Sepetiba ainda tem uma integração com a hinterlândia do Corredor Centro-Leste, que seria a mesma em bitola larga até Minas Gerais. Concorre muito, na região industrial, com contêiner, a partir do momento em que haja oferta de carga para isso. Ali foi privatizado, mas sabemos que o interesse maior está sendo a priorização do próprio transporte do minério de ferro dos produtos siderúrgicos de Minas e das empresas que privatizaram; a própria MBR, a Mannesmann, a Belgo mineira e outras.

Na parte de **containers**, seria um concorrente imediato; na parte de grãos, com certeza, não. Investimento na Ferrovia do Aço, num terceiro trilho, é algo muito complicado; são muitas obras de arte. Seria preciso fazer reforço de pilares por toda a extensão. Há túneis também. É possível fazer, mas é algo complicadíssimo. Não vemos essa questão de concorrência a curto prazo de forma nenhuma.

Na área portuária do Espírito Santo, o processo de privatização tem de ser acelerado. Quanto a isso, acredito que os outros portos estão sendo mais velozes.

Com relação ao café de Varginha, Dr. Francisco, estamos trabalhando. Realmente, o Sul de Minas está do lado dos portos do Rio de Janeiro, principalmente Angra dos Reis. Já estamos fazendo um trabalho para trazer o café de Varginha para cá. Fizemos duas reuniões com o pessoal - e o senhor tem conhecimento; com o Dr. João Magno, do Sul Minas, e também com a Andrade Gutierrez, que está junto para trazer para o (?).

São 1.500 **containers**/mês que temos condição de abarcar e estamos trabalhando com a própria estrutura da Ferrovia Atlântica para ver o que podemos fazer, consolidando cargas.

Há muitas cargas no Sul de Minas, que é riquíssimo. Se se consolidar num terminal como o de Varginha, acredito que teremos condição de trazer muitas mercadorias.

Outra questão que consideramos de fundamental importância é a do **just in time**, ou seja, a questão da logística voltada a isso. Nem as empresas, nem as indústrias querem mais ter suas áreas de armazenagem. Isso é serviço e deveria estar como prestação de serviço fora da unidade industrial.

Minas já está saindo na frente com a Fiat, fazendo por intermédio da EAD, da Usifa, que é da Usiminas, Fasal e da Tora. A Tora, como operadora, está fazendo toda a logística, porque, atualmente, a Fiat não tem mais nenhum estoque. Todo o estoque está na EADE e sai para a linha de produção de acordo com o cronograma.

Finalizando, em termos de observação, também com relação à questão do sistema hidroviário, que foi uma abordagem importante do almirante, essa questão das eclusas e a integração interior com o Mercosul. Numa discussão em Buenos Aires, isso foi levantado. O investimento tem hoje um valor absurdo; as eclusas ficariam entre U$500 e U$600 milhões, mas era ainda em função do frete muito inferior ao rodoviário, com o projeto a que se estão referindo, de toda a duplicação da rodovia até o Mercosul. Trata-se de um projeto de U$2 bilhões, além da ponte que se faria na integração entre Brasil e Argentina, no Rio da Prata.

O investimento em eclusas ainda é viável. Nesse projeto, houve até uma solicitação para que incluíssemos a matéria no Corredor atlântico do Mercosul. Na Argentina, está sendo estudado pela Bolsa de Comércio de Rosário e toda a região da parte hidroviária seria beneficiada.

Com relação ao turismo, tivemos uma apresentação. Essa proposta pode até ser discutida com a Drª Elizete, através da Câmara, porque a idéia é não só chegar a Minas, mas pelo próprio Corredor - houve uma adesão de secretários de turismo -, fazer um outro turístico do Centro-Leste, ligando todo o sistema de praias e montanhas do Espírito Santo por circuitos, parte por trem, parte também multimodal e parte por hidrovia; considerava não só o circuito das cidades mineiras, mas o circuito das águas mineiras unindo todos os Estados que estão no Centro-Oeste. Isso foi discutido inclusive com os secretários. Entraria o Araguaia (Goiás/Tocantins) e o Pantanal. Isso foi mapeado e desenhado. A Secretária Elizete interessou-se pela matéria e está querendo discuti-la com Minas.

Com relação ao fechamento, o Senador José Ignácio pediu que eu fizesse uma apreciação técnica e um fechamento sobre os 10 dias deste seminário.

Primeiramente, eu gostaria de agradecer a todos. Tenho notado que vários têm tido presença praticamente em todos os painéis.

Quando o Senador solicitou que fizéssemos uma organização de temários e palestrantes, procuramos dar abrangência, que já fazia parte do nosso trabalho no Corredor, e trazer os palestrantes que falassem sobre o tema que estamos desenvolvendo.

O Dr. Francisco e outros já estão trabalhando em contato com o próprio Corredor. Surpreendeu-nos o nível das palestras e da audiência nos debates, além do interesse. Realmente, este seminário surtiu efeito.

O Senador criou a comissão no início deste ano. Nós a solicitamos e acredito que teremos uma Comissão do Corredor Atlântico do Mercosul, no Senado; S. Exª já está fazendo uma proposta nesse sentido.

Esse é um importante apoio, que vem também do nosso desenvolvimento técnico. Trata-se de um apoio político muito forte, que leva à discussão no fórum e tem de ser discutido dentro do Senado. Temos conseguido que os Senadores discutam.

Há um Senador que está como Relator da Comissão e que nos acompanha desde o início do Corredor Centro-Leste. S. Exª era Deputado Federal e, hoje, Senador por Goiás: Senador Mauro Miranda. Isso é importante; o fórum é importantíssimo.

Para nós, do Corredor Centro-Leste, foi uma oportunidade muito grande esse período para que pudéssemos mostrar o dia-a-dia das nossas ações e para que pudéssemos trazer para a sociedade capixaba os resultados promovidos por esse Corredor.

Muitas vezes, por intermédio de entrevistas a jornalistas, não conseguimos passar às questões técnicas. As matérias de jornal pedem um resultado todos os dias, e esses resultados são a médio e longo prazos. Nesses dias, conseguimos mostrar tudo isso de uma forma muito clara.

Eu gostaria de deixar expresso ao Senador José Ignácio o nosso agradecimento pelo apoio que S. Exª tem dado não só neste ano. Outros seminários já ocorreram na região do Corredor, em Cuiabá, Campo Grande e Goiás.

Temos um Senador de Liderança de Governo que nos apóia demais e que também discutiu muito no âmbito de Brasília, que é o Senador José Roberto Arruda.

Portanto, gostaríamos de deixar esse agradecimento ao Senador José Ignácio, parabenizá-lo pela iniciativa e a vocês que participaram nesses dias. Agradecemos a presença e o interesse que tudo isso suscitou.

Muito obrigada.

O SR. APRESENTADOR - Acredito que o Almirante Armando Amorim gostaria de fazer uma nova manifestação.

O SR. ARMANDO AMORIM - Fiquei muito impressionado com a ilha continental que o Dr. Francisco nos apresentou. Enquanto os dois debatedores faziam uma série de observações, pude perceber toda a importância estratégica da região portuária do Espírito Santo.

A minha última observação neste seminário é uma sugestão para o Corredor Centro-Oeste. Há uma tendência mundial, que nos parece irreversível, para que cada região geográfica tenha, no máximo, dois portos, que seriam chamados portos concentradores - os **hub ports**. Esses portos receberiam dos portos das regiões vizinhas todo o material que seria exportado para outras regiões, através de um sistema de navios chamados **feeders ships** - navios alimentadores. Esse material, essa carga concentrada nos **hub ports** seria exportada através de navios de grande velocidade, de trânsito internacional, para outras regiões do mundo. Da mesma forma, todo o material exportado para essa região seria concentrado nesses portos e redistribuídos para os demais portos da área, através do mesmo sistema de navios alimentadores.

Parece-me que a condição estratégica do sistema portuário do Estado do Espírito Santo é extremamente adequado para se transformar, se houver competência local, num porto concentrador da região. Acho que essa deveria ser uma meta estabelecida pelo Corredor Centro-Leste, porque, realmente, isso abrirá, para o Estado, uma perspectiva extraordinária de futuro, fazendo aquela vocação, que tão bem o Dr. Francisco definiu, numa zona em que realmente vai ser um estímulo para todo o País, sendo uma zona de recebimento e de transferência de mercadorias para todo mundo.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. APRESENTADOR - Caso alguém desejar fazer alguma pergunta, que se manifeste. Porque, dado o adiantado da hora, poderemos perder a oportunidade de vermos nossos companheiros "explorarem" os ilustres convidados. Evidentemente os debatedores poderão, eventualmente quando acionados ou não, se manifestar também.

A palavra está franqueada para quem desejar fazer uso dela.

O SR. (Não Identificado) - Identifiquei algumas questões a respeito do Porto de Sepetiba, que tem uma capacidade de 6 milhões de toneladas e hoje está operando com uma capacidade de apenas 3 milhões de toneladas.

Gostaria de saber qual a estratégia do Governo brasileiro em investir US$ 800 milhões na ampliação de um porto como Sepetiba, que hoje opera apenas com 3 milhões de toneladas. Há alguns problemas de localização, do ponto de vista de praticagem, por causa de um canal complicado - inclusive, já ocorreram acidentes com relação à segurança da navegação e também pela delicada posição ecológica da baía de Angra dos Reis, talvez uma das áreas de potencial de turismo náutico mais nobre do País -, então gostaria de saber por que essa prioridade em investir US$ 800 milhões num porto como o de Sepetiba, que não tem demanda de carga.

O SR. FRANCISCO AMÉRICO PAIVA - Infelizmente, Rio de Janeiro e São Paulo são dois Estados problemas para o Brasil. O Rio de Janeiro está recebendo do Presidente da República um atendimento especial, já que é a cidade que tem um grande potencial turístico; podemos dizer que o Rio é a entrada do Brasil. Então, enquanto não houver uma mudança no Rio de Janeiro, tem-se que investir para diminuir a taxa de criminalidade, melhorando assim a imagem daquela cidade.

São Paulo tem uma dívida mobiliária de cerca de US$ 50 bilhões, fora o Banespa. O Banespa constitui uma dívida para São Paulo de US$ 20 bilhões, totalizando São Paulo US$ 70 bilhões.

Agora, vamos raciocinar em termos mais estratégicos. Enquanto São Paulo tem esse problema, o Rio de Janeiro tem outro. E quem é que tem de crescer? É Minas e Espírito Santo. Estou usando o raciocínio de quem está pensando regionalmente.

Então, creio, as oportunidades que temos elas têm que ser usadas. Existe esse problema, mas pode Sepetiba vir a tornar-se um grande porto se Andrelândia ligar-se a Sepetiba - porque a ferrovia já chega a Andrelândia e com US$ 70 a US$ 80 milhões se faz essa ligação da rede da malha ferroviária para a região portuária.

O que eu vejo é o seguinte: o caminho nosso de Minas, Espírito Santo é de internacionalização dos nossos aeroportos, do acréscimo de mais piers, mais facilidade e fazer esse porto. Porque há uma observação curiosa: o Mercosul não tem porto. Alguém tem que ter coragem de dizer: vou fazer o grande porto da América do Sul. E ser um porto distribuidor. Isso é o que o almirante acaba de falar.

Em segundo lugar - o que já estamos fazendo em Minas -, é criar câmaras de arbitragem e de mediação. Porque o investidor, ou aquele que exporta, quer saber, caso haja problema lá, se a justiça vai ser rápida ou demorada. Então, já estamos montando uma câmara de mediação e câmara de arbitragem.

A internacionalização do Aeroporto de Vitória tem que caminhar, porque vocês têm carga. Se o Espírito Santo pensar num projeto de frutas exportáveis, num projeto de hortigranjeiros exportáveis é um negócio espetacular para o Brasil. Nós estamos pensando em Belo Horizonte. Tem uma estufa holandesa que é uma coisa maravilhosa - a cidade é Araxá. Vão os capixabas conhecer essa estufa, com seis mil metros, com tudo controlado artificialmente por computador. O sistema é de plantação de tomates. São usados modelos de hidroponia; o tomate cresce até seis metros e depois volta - porque tem um fio lá em cima. Hoje, a estufa de Araxá produz uma tonelada/dia de tomate. São seis mil metros. Isso pode ser colocado aqui ao lado do Aeroporto de Vitória, o investimento é de US$ 700 mil - não é um grande investimento - e pode montar linhas aéreas direto de Vitória para a Europa fornecendo tomate, pepino, hortigranjeiro por estufa.

Assim, temos modos e meios de Minas e Espírito Santo trocarem idéias. Essa internacionalização é uma idéia fantástica, fazendo com que haja carga disponível, porque passageiro hoje é subcarga, tanto em ferrovia como em transporte aéreo. Se tiver carga a Lufthansa, a Air France descem aqui, porque a necessidade é essa.

Uma outra idéia é fazermos o ecoturismo. Nós não fazemos planejamento de turismo - Minas também é assim. Estamos tentando organizar um plano de turismo. Agora, não é coisa cara, são trilhas, caminhos. Porque hoje o europeu quer bicicleta, quer motocicleta para subir e descer montanha, passar perto do córrego. É isto: planejar coisas simples, que não gastem muito dinheiro; fazer roteiros e vendê-los na Argentina, de passeio a pé, em florestas etc. E o Espírito Santo tem um potencial tão grande quanto Minas. Podemos fazer o nosso projeto e vocês fazem aqui e vamos vender, trazer o turista. O turismo hoje é um grande instrumento.

São essas duas idéias que desejo deixar como sugestão, acrescentando a idéia do porto distribuidor da América do Sul. O Mercosul não tem porto ainda.

O SR. APRESENTADOR - Muito obrigado pela sua intervenção, Dr. Francisco.

Mais alguma pergunta, senhores?

O SR. CELSO PIMENTEL - Eu gostaria de fazer uma pergunta ao Almirante Vidigal quanto à colocação que S. Sª fez em relação à questão de bandeiras.

Há pouco tempo, na Argentina, houve uma mudança - creio que foi em 1993 -, em que o registro argentino permitiu a utilização de bandeiras de conveniência, bem como a utilização de marítimos estrangeiros, até mesmo nos rebocadores que faziam o auxílio às manobras de atracação e desatracação. Então, não só a navegação auxiliar como também a navegação principal de longo curso passaram a ser extremamente competitivas em relação a custos, principalmente se comparadas à navegação brasileira.

Assim, passaram a dominar o frete no Mercosul e nas cargas no sentido Norte/Sul - de América do Sul para Europa e Argentina.

Como é que está essa situação agora?

O SR. ARMANDO FERREIRA VIDIGAL - Na verdade, hoje, a Marinha Mercante argentina é muito pequena. E a nossa frota está diminuindo - e, para V. Sª ter uma idéia, tínhamos 11 milhões de toneladas de porte TPB (Tonelada de Porte Bruto) em 1974/1978 e, hoje, estamos reduzidos a 5 milhões de toneladas -, mas ainda é uma frota considerável em relação à argentina.

A competitividade da frota argentina, a meu ver, hoje, está equivalente à nossa, porque eles estão admitindo a terceira bandeira, quer dizer, estão admitindo a bandeira de conveniência, transferindo navios para bandeira de conveniência.

No Brasil, a frota da Docenave é totalmente de bandeira de conveniência. Todos os navios da nossa Docenave são navios de bandeira liberiana, que operam sob a bandeira liberiana para poderem ser competitivos, já que, conforme eu disse, o mercado de granéis é um mercado extremamente competitivo; se não se reduzir brutalmente os custos, não se sobrevive. Então, a Docenave, para poder manter o transporte de minério, teve que adotar realmente a bandeira de conveniência.

Hoje, a Petrobrás já começa a adotar a bandeira de conveniência; já começou a adotar, primeiro, nos navios químicos, que estão sendo transferidos para uma bandeira de conveniência, provavelmente a da Libéria.

Os nossos armadores privados estão seguindo o mesmo caminho, porque, nas condições atuais, em que a incidência dos encargos sociais sobre a folha de pagamento na área dos marítimos é de 174%, essa atividade é absolutamente inviável.

Na Europa, o país que está em pior situação nessa área específica tem uma incidência sobre a folha de pagamento de 30% aproximadamente. A maioria dos países tem incidência de 0%.

Assim, penso eu, a criação do segundo registro é uma maneira de, sem adotar uma bandeira de conveniência, conseguirmos transformar a nossa frota em uma frota menos onerosa sob o ponto de vista operacional.

Então, hoje, a nossa situação, bem como a da Argentina, caminham para um estado muito semelhante, qual seja, o da criação do segundo registro especial, que vai atenuar e manter ainda essa igualdade.

Acreditamos que o Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, será sancionado pelo Presidente da República, esperamos, sem nenhum veto. Se assim for, fica estabelecido o segundo registro brasileiro. Se esse segundo registro será exeqüível ou não, não tenho certeza, porque não basta ter criado a lei; a criação da lei não significa que ele vá se tornar efetivo.

Temos a Lei de Modernização dos Portos, de 1993, que até hoje não foi implementada - verdade seja dita. Então, não sabemos se o segundo registro será implementado. Por quê? Porque o segundo registro, para ser efetivo, tem que mexer nos encargos sociais. Os nossos são absolutamente proibitivos. Não se pode ter uma Marinha Mercante competitiva tendo uma incidência sobre a sua folha de grande valor. É mais do que o dobro; muito mais do que uma vez e meia sobre a folha de pagamento. Resultado: o nosso marítimo é mal pago, porque, na realidade, para se pagar a um comandante 1500 dólares, este estará custando cerca de 3.600 dólares. Então, é um disparate; é verdadeiramente um absurdo.

Quando se poderá competir com os americanos, que pagam US$3.600,00 para o homem, mas com incidência zero sobre a folha? Aquele é o custo total dele. Então, é realmente extremamente difícil competir nessas condições.

A Argentina não tem condições de competitividade internacional. Durante algum tempo, teve uma melhor qualificação do que a nossa na linha mercante por ter adotado a bandeira de conveniências, mas, no frigir dos ovos, hoje, eu diria que há uma igualdade. Não acho que eles venham a melhorar nesse setor. Com o Mercosul, os navios terão, mais ou menos, todos as mesmas condições.

Entretanto, precisamos compreender uma coisa: hoje, a competitividade do navio depende muito de investimento. Há necessidade de se fazerem investimentos violentos. Dou um exemplo rápido: um navio de 20 mil toneladas, digamos, da Dinamarca, da Noruega, que são países marítimos muito eficientes, opera com 18 homens; um navio nosso, equivalente, opera com 45 homens. Como mudar essa situação? Com tecnologia. Só se muda essa situação com muita tecnologia. É preciso modernizar o navio, de maneira que a praça de máquina fique permanentemente desassistida, não tenha ninguém na praça de máquina, apenas um homem no passadiço que comande todo o navio, todas as condições do navio. Enfim, é um sistema absolutamente diferente do que temos.

Esse investimento só pode ser feito pelas empresas de navegação se tivermos um acordo com os usuários. Isso é o que acho importante, que é aquele ponto que o Dr. Francisco lançou como uma sugestão fundamental. Tem que haver uma associação entre o usuário e o transportador, porque só essa associação pode realmente baratear os custos e garantir ao armador a carga. Se tiver uma garantia de carga, fará os investimentos necessários, terá a frota modernizada e poderá ser competitivo no terreno internacional.

O SR. (Não Identificado) - Boa noite. Eu sou alemão, porém capixaba adotivo, morando aqui há 14 anos. Assisti a todo o seminário e a todas as exposições. Somente gostaria de saber o seguinte: falamos muito sobre aeroportos, novos portos, hidrovias e todo o sistema afinal do Corredor Centro-Leste. Entendo que estamos formando um produto de prestação de serviços. Mas, como vamos vender esse produto? Internamente e externamente também? Vamos publicar? O seminário, com certeza, ajudou bastante, mas faço uma pergunta aos diretores aqui presentes do Corredor Centro-Leste: qual é o estudo, definitivamente palpável, sobre como vender melhor esse produto final?

O SR. APRESENTADOR - Drª Sandra, por favor.

A SRª SANDRA STERING - Bom, o produto em si do seminário estará todo consolidado por intermédio dos Anais do Senado, que vão coligir todo o material que aqui foi produzido durante todo esse período. A promoção do Corredor em si está sendo feita por meio dos acordos internacionais. Temos acordos com diversos portos, com algumas empresas e, por intermédio desses acordos, temos vendido não só a nossa logística interna como criado oportunidade de negócios no âmbito do Corredor.

E há um exemplo pequeno de Minas - o Dr. Francisco está aí - é uma empresa de Minas, a Forno de Minas, que acredito ter citado aqui no dia. Levamos, pelo acordo com Barcelona, o pão de queijo de Minas para ser exportado, já pronto, em **containers** frigorificados. Houve o interesse de Barcelona por um milhão de pães de queijo por ano, e mandamos três partidas de cinco quilos para degustação em Barcelona. Era para a rede de distribuição "Pane de Minas", aproveitando toda a estrutura e logística. Depois de analisado, com atestado físico sanitário da composição final desse pão de queijo, a empresa Forno de Minas investiu e está investindo na sua expansão e atingindo o mercado internacional. Agora, eu soube, Dr. Francisco, que está indo inclusive para o Mercosul também.

Então, temos vendido não só a capacidade logística de infra-estrutura, como também as oportunidades de negócios, de investimento, para que tenham oportunidade de **joint-ventures**, de associações diversas, por intermédio desses acordos internacionais. Agora, com o Mercosul, firmamos, até com a ida do Governador Victor Buaiz naquela missão, acordos também independentes desses do Corredor Atlântico do Mercosul com o Porto de Buenos Aires, com empresas de Buenos Aires que envolvem inclusive bancos, como a **Latin Trading** e que procura exatamente oportunidades, bancos de negócios, com todo o sistema portuário do Uruguai antes também visando a essa promoção de negócios.

Agora, finalizando, a idéia é que tenhamos essa promoção em termos de informação. Ou seja, que cheguemos a essas oportunidades, porque hoje a divulgação moderna é de acesso direto - lá para fora, para a Europa, para todo mundo - através do computador. Precisamos ter condições de termos essas informações e essas oportunidades geradas também através de um sistema de informacões.

O SR. APRESENTADOR - Drª Sandra, muito obrigado.

Senhores, dado o adiantado da hora, gostaríamos de suspender as perguntas do plenário - infelizmente temos que fazer isso.

Passo a palavra, para encerrar esta reunião - muito proveitosa, estou certo - ao Dr. Ricardo Santos, muito digno representante do Senador José Ignácio Ferreira.

O SR. RICARDO FERREIRA DOS SANTOS - Finalizando, gostaria de, em nome do Senador José Ignácio, agradecer as contribuições brilhantes dos nossos palestrantes de hoje, Almirante Armando Ferreira Vidigal, Dr. Francisco Américo Paiva e também a participação do Dr. Ruicles, publicitário Ruiz Coelho, nosso amigo; da Sandra Steling; a colaboração do Dr. José Teófilo, como moderador, e do Dr. Luiz Cláudio de Brito, chefe das Comissões de Inquérito e Especiais do Senado Federal, que nos deu todo o apoio de organização.

Dirijo nossas especiais homenagens e agradecimentos à **Rede Gazeta de Comunicações**, pelo apoio logístico e na mídia; à Coimex Traiding; à Samarco Mineração e ao assessoramento do Consórcio do Corredor Centro-Leste, na pessoa do Dr. Paulo Vivácqua e da Drª Sandra, que colaboraram efetivamente para o sucesso deste seminário.

Muito obrigado.

ANEXO XVII

17ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

REALIZADA EM 4 DE AGOSTO DE 1997 ITUMBIARA/GO

O SR. (**)** - Convidamos a Deputada Federal Lídia Quinan; o Deputado Federal Orcino Gonçalves; o Deputado Federal Roberto Balestra; o Deputado Federal Pedrinho Abrão; o Deputado Federal Pedro Canedo; o Deputado Federal Vilmar Rocha; o Deputado Federal Marconi Perillo; o Deputado Federal Wagner Nascimento, de Minas Gerais; o Deputado Federal Odelmo Leão, de Minas Gerais, Líder do PPB na Câmara dos Deputados; o Deputado Federal Jovair Arantes; o Deputado Federal Barbosa Neto; o Deputado Federal Virmondes Cruvinel; a Deputada Federal Maria Valadão; o Deputado Federal Márcio Rodrigues, de Minas Gerais; a Deputada Federal Nair Xavier Lobo; o Deputado Federal Carlos Mendes; o Deputado Federal Zaire Rezende; o Deputado Federal Romel Anízio, de Minas Gerais; o Deputado Federal Hugo Rodrigues da Cunha, de Minas Gerais.

Convidamos os Srs. Deputados Estaduais Aluzair Rosa, Geraldo Rezende, de Minas Gerais, Kléber Marques, Eduardo Rios, Doriel Santos, Leonídio Bolsas, Paulo Pial, de Minas Gerais, Jossivânio de Oliveira, Líder do Governo de Goiás na Assembléia Estadual, José Sardo, Wagner Vilela e Carlos Alberto Silva.

Também convidamos o Dr. Ailton, Promotor de Justiça - representante, nesta solenidade, do Dr. Demóstenes Xavier Torres, Procurador-Geral -, o Diretor-Geral do DNER, Dr. Maurício Hasenclever; o Diretor de Engenharia do DNER, Dr. Alfredo Neto; o Diretor de Operações da Caixa Econômica Federal, o goiano José Lopes Coelho; o Diretor-Geral do DERGO, Dr. Mário Vilela; o Diretor-Geral do DNER de Minas Gerais, Dr. Mauro Vasconcelos; o Diretor-Presidente do Detran e ex-Deputado por Itumbiara, Álvaro Guimarães; o representante da Confederação Nacional do Transporte, José Hélio Fernandes; o Sr. Presidente desta audiência pública e da Comissão Especial do Corredor de Transporte Centro-leste, Senador da República Francelino Pereira; o Exmº Sr. Governador Maguito Vilela; o Sr. Governador de Minas Gerais Eduardo Azeredo Convidamos o Sr. Ministro dos Transportes, Deputado Eliseu Padilha, o Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União, Ministro Homero Santos, o Sr. Relator da Audiência Pública da Comissão do Corredor de Transporte Centro-Leste no Senado da República, Senador Mauro Miranda, o Prefeito Municipal de Itumbiara, Cairo Ferreira Batista, o Sr. Vice-Governador de Goiás, Naphtali Alves de Souza, o Sr. Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de Goiás, Deputado Helenês Cândido, o Senador da República Otoniel Machado, o Sr. Senador da República pelo Tocantins, João Rocha, o Sr. Senador da República pelo Mato Grosso do Sul Ramez Tebet, o Sr. Deputado Federal José Gomes da Rocha, o Deputado Estadual Paulo Serrano, o Sr. Relator da Audiência Pública da Comissão do Corredor de Transportes Centro-Leste, Senador da República Mauro Miranda, o Sr. Ministro dos Transportes, Deputado Federal Eliseu Padilha, o Sr. Ministro do Planejamento e Orçamento, Deputado Federal Antonio Kandir, o ex-Governador de Goiás, o Sr. Ministro da Justiça Iris Rezende Machado.

Srªs e Srs., por gentileza, vamos ficar todos de pé, para ouvirmos o Hino Nacional, que será executado pela banda de música da Polícia Militar do Estado de Goiás.

Srs. Secretários de Estado por Minas Gerais e Goiás, Srs. Vereadores, Srs. Prefeitos municipais por Goiás e Minas Gerais, Srs. Vereadores - está presente o Sr. Mozart Morais, por Goiânia, que é daqui de Itumbiara -, Lideranças políticas dos Estados, teremos a seguir a assinatura de ordem de serviço.

Pela presente autorização, autorizo abertura de tomada de preço para execução das obras de duplicação em ruas laterais da BR-153, Goiás, trecho posto da Polícia Rodoviária Federal, ponte do rio Paranaíba, com extensão de 1km.

Assina a ordem de serviço o Sr. Ministro dos Transportes, Dr. Eliseu Padilha. (Palmas)

Está presente também o Dr. Ubirajara Abud, Diretor do DNER de Goiás.

Assina o Sr. Governador Maguito Vilela. (Palmas)

Assinam o Sr. Governador, por Minas Gerais, Eduardo Azeredo, o Sr. Ministro da Justiça Iris Rezende Machado, o Sr. Ministro do Planejamento e Orçamento, Deputado Federal Antonio Kandir, o Dr. Maurício Hasenclever Borges, Diretor-Geral do DNER e o Sr. Prefeito Municipal de Itumbiara Cairo Batista.

Pela presente, autorizamos abertura da concorrência pública internacional para execução das obras de restauração da pista já existente da BR-153, Goiás-Go, trecho Goiânia-Itumbiara, divisa Goiás com Minas Gerais, com extensão de 180,2km, com recursos financeiros do programa do Banco Mundial, BIRD, Banco Interamericano de Desenvolvimento, BID, e do Governo Federal.

Assinam a ordem de serviço o Ministro dos Transportes Eliseu Padilha, o Sr. Governador Maguito Vilela, o Sr. Governador Eduardo Azeredo, de Minas Gerais, o Sr. Ministro Iris Rezende Machado, o Sr. Ministro Antônio Kandir, do Planejamento e Orçamento, Dr. Maurício Hasenclever Borges,

Diretor-Geral do DNER, o Prefeito Cairo Batista e o Deputado José Gomes da Rocha.

Senhoras e Senhores, teremos a assinatura do protocolo de intenções entre os Srs. Eliseu Padilha, Ministro dos Transportes, Maguito Vilela, Governador do Estado de Goiás, para transferência de patrimônio e execução de obras de restauração no Estado de Goiás de rodovias federais, dentro do programa do Banco Mundial, BIRD, e Banco Interamericano de Desenvolvimento, BID. Assina o Sr. Ministro dos Transportes Eliseu Padilha e o Sr. Governador Maguito Vilela. (Palmas)

Também se encontra presente o Dr. Vicente Chelotti, Diretor-Geral da Polícia Federal, a quem convidamos para fazer parte da Mesa. (Pausa)

Convidamos ainda para integrar a Mesa o Deputado Estadual Ricardo Yano, Secretário de Esportes e Lazer do Estado de Goiás.

Senhoras e senhores, o Senador Francelino Pereira, Presidente da audiência pública da Comissão Especial do Senado da República sobre o Corredor de Transporte Centro-Leste.

O SR. FRANCELINO PEREIRA - Sr. Presidente, Sr. Governador de Goiás, Luiz Alberto Maguito Vilela; Sr. Governador, meu Governador de Minas Gerais, Eduardo Azeredo; Sr. Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha; Sr. Ministro da Justiça, Iris Rezende Machado; Sr. Ministro do Planejamento e Orçamento, Antonio Kandir; Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União, Ministro Homero Santos; Sr. Relator da audiência pública da Comissão do Corredor de Transporte Centro-Leste, Senador Mauro Miranda; Sr. Prefeito Municipal de Itumbiara, Cairo Batista; Sr. Vice-Governador de Goiás, Naftali Alves de Souza; Sr. Presidente da Assembléia Legislativa, Deputado Elenis Cândido; Srs. Senadores da República Otoniel Machado, João Rocha e Ramez Tebet; Sr. Deputado Federal José Gomes da Rocha, em nome de quem saúdo todos os meus colegas da Câmara dos Deputados; Sr. Deputado Estadual Paulo Serrano Borges, em cuja pessoa saúdo todos os deputados estaduais, prefeitos, vereadores, líderes políticos que aqui estão presentes; meus senhores, estamos aqui, com muito orgulho, prazer e honra, na cidade goiana de Itumbiara, para participar deste evento de grande importância para o desenvolvimento do Centro-Oeste do País, no que tange ao corredor de transporte de Goiás e Minas, em ligação com o importante sistema de transportes Anhangüera-Bandeirantes. Refiro-me a esta primeira audiência pública pela duplicação das BR-050 e BR-153, que unem os Estados de Goiás e Minas Gerais ao Estado de São Paulo.

Nada mais oportuno nesse instante do que a união de políticos, empresários e demais líderes representativos de Minas e Goiás para lutar pela duplicação das rodovias dos Estados de Goiás e Minas, BR-050 e BR-153. O trecho a ser duplicado tem 467 quilômetros, sendo 206 em território goiano e 161 em território mineiro; constitui o principal eixo de transporte para o acesso da Amazônia, pela Belém-Brasília, e do Centro-Oeste ao mercado consumidor de São Paulo, ao Porto de Santos e aos países do Mercosul.

O extraordinário desenvolvimento experimentado nos últimos anos pelo Centro-Oeste, especialmente na agricultura de exportação, tornou a rodovia de pistas simples absolutamente ultrapassada e incapaz de absorver um tráfego diário em torno de 15 mil veículos. A realização dessa primeira audiência pública, pela duplicação da BR-153 e da BR-050 é a manifestação indiscutível do interesse e da disposição das autoridades públicas, das lideranças políticas e dos setores empresariais dos dois Estados no sentido de levarem adiante esse grande projeto.

O Poder Legislativo, por intermédio de seus representantes dos Estados de Goiás e Minas Gerais, está mobilizado e comprometido no sentido de promover, o mais rápido possível, a duplicação da Rodovia Goiás-Minas, fazendo com que isso se transforme em realidade no mais breve tempo possível.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. (.....) - Também se encontram presentes o Deputado Federal Antônio Aureliano Chaves, Secretário de Transportes por Minas Gerais, e o Deputado Estadual Pedro Chaves, Secretário de Transportes e Obras Públicas pelo Estado de Goiás, além do Sr. Vice-Prefeito desta Cidade, Dr. Queiroz.

A seguir, teremos as palavras do Sr. Prefeito Municipal de Itumbiara, Cairo Ferreira Batista. (Pausa)

O SR. CAIRO FERREIRA BATISTA - Cumprimento, nesta manhã histórica, o Presidente da audiência pública da Comissão do Corredor de Transportes Centro-Leste, Senador Francelino Pereira; o Governador de Goiás, Luiz Alberto Maguito Vilela e o Governador de Minas, Eduardo Azeredo, dois entusiastas na soma de forças por essa importante obra; o Ministro dos Transportes, Deputado Federal Eliseu Padilha; o Deputado Federal, Ministro de Orçamento, Antonio Kandir; o nosso Ministro goiano, da Justiça, Iris Rezende Machado; bem como o Ministro-Presidente do Tribunal de Contas da União, uberlandense, desbravador do Triângulo, Dr. Homero Santos; o Relator desta Comissão, nascido em Uberaba, mas com coração goiano, Senador Mauro Miranda.

Cumprimento ainda o Vice-Governador Naftali Alves de Souza; o Presidente da Assembléia Legislativa de Goiás, Elenis Cândido; o Senador João Rocha, de Tocantins; o Senador da República Ramez Tebet, de Mato Grosso do Sul; o Deputado Federal José Gomes da Rocha, na pessoa de quem cumprimento todos os Deputados Federais aqui presentes, de Goiás e Minas Gerais; o Deputado Estadual Paulo Serrano, de Itumbiara, na pessoa de quem quero cumprimentar cada Deputado Estadual, quer de Minas, quer de Goiás, aqui presentes.

Cumprimento ainda o Prefeito Virgílio Galassi, que usará da palavra em nome dos prefeitos. Cumprimentando o Prefeito da grande Uberlândia, saúdo cada prefeito de Goiás e de Minas Gerais aqui presentes. Cumprimento o Presidente da Câmara Municipal de Itumbiara, Vereador Jeová Lacerda, na pessoa de quem saúdo os vereadores de Itumbiara e vereadores visitantes; o Secretário de Transportes de Goiás, Pedro Chaves, na pessoa de quem cumprimento todo o secretariado do Estado aqui presente, bem como secretários de outros Estados.

Registre-se a presença do Dr. Aureliano Chaves, Deputado Federal e Secretário de Transportes de Minas Gerais, que também faz parte desta audiência; do Vice-Prefeito da nossa Administração, Dr. Queiroz; do Diretor-Geral do DNER; do Diretor de Operações da Caixa Econômica Federal; do Diretor do Dergo; do Diretor do DNER-MG, Dr. Murilo Vasconcelos; senhores empresários, lideranças aqui presentes, senhoras, senhores, imprensa, minha gente goiana, minha gente mineira, minha gente do Brasil aqui reunida:

É uma manhã histórica para Itumbiara. É uma manhã histórica para Goiás, para Minas e para o Brasil. Que as minhas primeiras palavras sejam de boas-vindas e de agradecimento pela presença de todos em Itumbiara, cidade que se orgulha de sediar este evento, um acontecimento que vai constar dos anais da História nas suas mais belas páginas.

Há 42 anos, em Itajaí, terra do nosso ilustre Governador Maguito Vilela, Juscelino Kubitschek anunciava a integração nacional do Centro-Oeste brasileiro a partir da transferência da Capital Federal para Goiás com a construção de rodovias, entre elas a BR-153, que possibilitou ao Estado a integração nacional.

Esse cenário permitiu que Goiás crescesse economicamente e se situasse hoje em torno da décima economia nacional. Hoje, esse Estado produz cerca de oito milhões de toneladas de grãos, que, industrializados ou não, são encaminhados, em sua maior parte, para exportação e para os grandes centros consumidores do País. Essa safra escoada, passando pelo Posto Fiscal Affonso Pena, na divisa de Minas Gerais, na Cidade de Itumbiara, chega a registrar a passagem de 11 mil veículos, caminhões de carga pesada. Esse tráfego pesado tem dificultado sua conservação, e sua capacidade é inferior à tonelagem prevista.

Temos, portanto, um trânsito congestionado que traz, como conseqüência direta, o encarecimento do frete, o desconforto para o usuário e, o que é pior, a concorrência diária de acidentes que dilapidam o patrimônio. Nesses acidentes, sempre são ceifadas vidas humanas, que é o que há de mais valor, porque uma vida humana não tem preço. Na BR-153, em solo goiano, em 1997, só no primeiro semestre, foram registrados pela Polícia Rodoviária Federal 449 acidentes. Sendo assim, famílias de Itumbiara e de todas as cidades por onde passa essa importante rodovia, é comum o lamento e o choro por perda de entes queridos.

Atento a esses fatos, nos primeiros dias do nosso Governo, do nosso mandato, levei esse assunto à discussão com os colegas Prefeitos do sul do Estado de Goiás. Companheiros de 23 cidades estiveram aqui, e elaboramos um documento, o Manifesto de Itumbiara, em favor da duplicação da rodovia, que foi encaminhado a todas as autoridades federais e estaduais, ao Presidente da República, aos Ministros e também ao Governador do Estado de Goiás.

Coube a Mauro Miranda...

(Falha na gravação)

goiana e mineira.

Por que não acreditar no movimento que conta com o aval do próprio Presidente da República? Esse aval foi traduzido na presença do Ministro da Justiça, Iris Rezende, do Ministro do Planejamento e Orçamento, Antonio Kandir, e do Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, que aqui estão em seu nome. São palavras do próprio Presidente, já divulgadas na imprensa goiana. Aqui estão seus auxiliares diretos. Esse gesto representa no mínimo um

reconhecimento para que se tenha conhecimento, em primeira mão, das celebrações aqui tomadas no dia de hoje.

Srs. Ministros, levem ao Presidente Fernando Henrique Cardoso o testemunho do contentamento dos goianos e mineiros diante da perspectiva de duplicação desses trechos das rodovias BR-153 e BR-050 do nosso País, alavancando assim o surgimento de um novo ciclo de progresso no Brasil Central, progresso esse que surge neste final de milênio, integrando a região no processo de globalização mundial da economia, em particular com os nossos vizinhos do Mercosul.

Senhoras, senhores e lideranças políticas do meu Estado e do Estado vizinho, Minas Gerais, mesmo sabendo da boa vontade do Presidente, já manifestada publicamente, em apoio a essa obra, conclamamos todas as lideranças políticas e todos os partidos, quer goianos, quer mineiros, a continuarmos engajados nessa luta. Essa obra não é nossa, não pertence ao povo brasileiro. Essa obra é tão importante para Goiás quanto para o Triângulo Mineiro, para o Centro-Oeste e para o Brasil.

Só peço, mais uma vez, que elevemos o pensamento a Deus e que Deus nos ajude a transformar esse sonho em realidade. Que neste ato de hoje seja plantada a semente para que, dentro de dois ou três anos, em uma grande festa nacional, estejamos inaugurando essa importante obra.

Bem-vindos a Itumbiara!

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (.....) - Também se encontram presentes o Dr. José Manuel Aguirre Neto, representando o Sr. Governador de São Paulo, Mário Covas; o Dr. Alfredo Neto, Diretor de Engenharia do DNER; e o Deputado Anderson Adauto, de Minas Gerais.

Concedo a palavra ao Relator da Comissão Especial do Senado da República, Senador Mauro Miranda, de Goiás. (Palmas)

O SR. MAURO MIRANDA - Exm° Sr. Governador Maguito Vilela; Exm° Sr. Governador Eduardo Azeredo; Exm°s Srs. Ministros Antonio Kandir, Iris Rezende e Eliseu Padilha; Exm°s Srs. componentes desta Mesa; Exm°s Srs. Senadores, companheiros; Exm°s Srs. Deputados Federais e Estaduais; Srs. Prefeitos; Srs. Vereadores; Senhoras e Senhores, estamos vivendo, neste 04 de agosto, um daqueles momentos memoráveis que compensam todos os sacrifícios da atividade política.

Sob a fé e a esperança estampadas em cada rosto dessa legião de goianos e mineiros, estamos recolhendo energias para uma empreitada que vai exigir de todos nós um esforço obsessivo e redobrado nos próximos anos.

Celebramos aqui este grande encontro de vontades. União, Estados, Municípios e o Congresso juntam suas mãos às mãos do povo, forjando a corrente simbólica que vai estimular os passos futuros de nossa luta.

Itumbiara é a síntese dessa unanimidade. O sonho de duplicação da Rodovia Goiânia-Minas Gerais-São Paulo começa a ser pavimentado hoje nesta cidade, que é também uma das sínteses mais expressivas da grandeza econômica de Goiás e do Centro-Oeste.

A presença dos Ministros Iris Rezende, Antonio Kandir e Eliseu Padilha encarna a atitude solidária do Presidente Fernando Henrique Cardoso com a nossa causa. E a mensagem enviada por Sua Excelência fortalece ainda mais o otimismo de mineiros e goianos.

Se este encontro de hoje puder produzir uma grande vitória, essa vitória será a do convencimento cabal e definitivo do Governo de que a obra que almejamos é urgente e inadiável. Com os sonhos de potência do próximo século, o Brasil precisa ancorar seu futuro nas regiões ricas em potenciais, mas ainda pobres em investimentos públicos.

A conquista dos cerrados mediterrâneos, com as enormes fronteiras a ocupar e a desenvolver, é a melhor alternativa para a fusão econômica de uma Nação em que desapareçam as diferenças que perpetuam o poder dos Estados ricos ou a dependência dos Estados pobres.

Estou convicto de que tenho a solidariedade dos Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo no apelo que transmito ao nosso honrado Presidente, por intermédio dos ilustres Ministros que aqui o representam.

É imperativo estabelecer uma relação de grandeza entre investimentos e resultados. Estamos pensando em algo em torno de R$300 milhões para duplicar essa rodovia. Não são números tão grandiosos que desmereçam sua viabilidade e, menos ainda, sua prioridade. No confronto entre custos e benefícios, basta recorrer a um único indicador. Somente no ano passado, Goiás exportou US$387 milhões com a utilização preferencial da rodovia que queremos duplicar. É fácil imaginar a expansão vertiginosa desses números quando a segunda pista começar a atrair novas indústrias, novos complexos agroindustriais, mais empregos e mais prosperidade.

Estamos votando por um projeto de integração nacional e continental, um projeto que sepulte o pânico permanente da insegurança e que valorize a vida, rompendo o ciclo nefasto da morte.

Nossa meta é uma via longitudinal moderna de Norte a Sul, para agilizar o fluxo de riqueza entre a Amazônia e o Mercosul, uma artéria sem obstruções para integrar o Norte, parte do Nordeste e o Centro-Oeste a São Paulo e aos portos do Atlântico. É um projeto de infra-estrutura que vai dinamizar a conquista de novas fronteiras agrícolas em benefício do País e das receitas e exportações, tão essenciais para o equilíbrio de nossas contas externas.

Estamos lutando e vamos lutar por um empreendimento cujos custos significam muito pouco diante de suas repercussões no conjunto da economia brasileira. Goiás, o Centro-Oeste e, sobretudo, o Triângulo Mineiro esperam essa compensação mínima pelos créditos que lhes são devidos pela União, ante o muito que seus empresários e seu povo ofereceram ao enriquecimento de outras regiões do País.

Queremos recuperar essa dívida e crescer. A via de mão dupla que estamos propondo terá duplo sentido na troca de riquezas, interesses e solidariedade entre o País e as nossas regiões não-litorâneas.

Eu gostaria de exibir para os nossos Ministros o mapa detalhado de nossas reivindicações. A duplicação já caminhou até Aparecida de Goiânia, em uma extensão de dez quilômetros. A etapa seguinte da BR-153, nos 180 quilômetros até Itumbiara, ainda depende da agilização do projeto de engenharia. Os sete quilômetros restantes até a divisa do Estado de Minas Gerais já foram concluídos, restando por definir a ponte sobre o Rio Paranaíba.

Temos um duplo apelo a fazer aos Ministros Eliseu Padilha e Antonio Kandir. Tenho certeza da aprovação desse pleito pelo nosso Líder Iris Rezende. São indispensáveis a conclusão de todos os projetos de engenharia ainda neste ano, como prometeu o Presidente da República, e a inclusão, no próximo orçamento, de um volume de recursos que garanta o início das obras em 1998.

Em território mineiro, os 135 quilômetros que ligam o Município de Itumbiara a Uberlândia estão no ponto zero. Nem projeto existe! Essa é uma decisão que urge ser tomada. Quanto ao trecho entre Uberlândia e a minha querida Uberaba, concluiu-se a etapa de licitação, mas a sua pavimentação depende da definição de recursos. Os 30 quilômetros seguintes, até a divisa de Uberaba com São Paulo, estão sendo duplicados, juntamente com as obras de construção da ponte sobre o rio Grande. O nosso anseio é de que esse segmento terminal esteja concluído ainda neste ano.

Essa é a situação atual dos diversos trechos da rodovia. Entre obras que não estão ainda definidas, trechos paralisados e partes já concluídas, há situações diversificadas e estágios que precisam avançar rapidamente. Essa é a razão fundamental da audiência pública que o Senado está realizando aqui em Itumbiara.

Sei que tenho a solidariedade do ilustre Senador Francelino Pereira, que está presidindo esta solenidade e que também representa os interesses de Minas Gerais. Todos nós queremos uma palavra de alento e de estímulo dos nossos Ministros, que têm o penhor de nosso reconhecimento pelo prestígio que oferecem a este encontro.

Quero transmitir uma palavra de gratidão a esse filho ilustre de Uberlândia, que é o Presidente do Tribunal de Contas da União, Ministro Homero Santos, que deixou a rigidez de suas responsabilidades para partilhar com os conterrâneos o início dessa grande cruzada.

Como comandantes dos nossos passos futuros, os Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo trazem a esta cerimônia as forças da vocação pioneira, que é inseparável do espírito dos goianos e da tradição de grandes realizações que marca a história de Minas Gerais. Nesse sentido, ele é o herdeiro de uma tradição que teve o seu ápice histórico naquele momento grandioso em que Minas elegeu Juscelino e revelou ao País o estadista inesquecível da integração nacional.

Minha gratidão particular ao jovem e dinâmico Prefeito de Itumbiara, Cairo Batista, ao também querido Deputado José Gomes da Rocha e ao Deputado Estadual Paulo Serrano, pelo grande trabalho de mobilização que realizaram, trazendo para perto de nós o carinho vibrante de nossa gente.

Para finalizar, não poderia deixar sem registro o belo exemplo de espírito público de meus companheiros de Congresso por Minas e por Goiás. Aqui estamos todos nós, como representantes de um grande partido regional e sob uma única identidade, que é o projeto comum da duplicação da BR-153. A esses companheiros, os nossos profundos agradecimentos e as nossa homenagens.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Francelino Pereira) - Senhoras e Senhores, também se encontra presente o companheiro Márcio Correia, que é Presidente da Fundação Ulysses Guimarães no Estado de Goiás.

Anuncio as palavras do Sr. Ministro da Justiça, Iris Rezende Machado. (Palmas)

O SR. IRIS REZENDE - Exmº Sr. Governador de Goiás, Maguito Vilela; Exmº Sr. Governador do Estado de Minas Gerais, Dr. Eduardo Azeredo; Exmº Ministro de Estado dos Transportes, Dr. Eliseu Padilha; Exmº Ministro de Estado de Planejamento e Orçamento, Dr. Antônio Kandir; Exmº Ministro do Tribunal de Contas da União, Dr. Homero Santos; Ilmº Prefeito desta cidade, Cairo Batista; Exmº Senador Francelino Pereira, que, nesta hora, preside a solenidade de encontro do Corredor de Transporte Centro-Leste, do Senado Federal; Exmº Senador Mauro Miranda, Relator desta Comissão; Exmºs Senadores Ramez Tebet, João Rocha e Otoniel Machado; Exmºs Deputados Federais e Estaduais aqui presentes nas pessoas do Deputado Federal José Rocha e do Deputado Estadual Paulo Serrano, filhos desta terra; Srs. Prefeitos, Vereadores, Presidentes de Câmaras Municipais, Presidentes de Partidos Políticos, autoridades federais, estaduais e municipais aqui presentes, autoridades militares e eclesiásticas, presidentes de associações de classe, empresários, representantes da imprensa, senhores e senhoras, estou quebrando a ordem dos trabalhos, pois a minha palavra não seria agora. Mas, tenho um compromisso na capital do Mato Grosso do Sul e, tendo em vista a presença de autoridades no aeroporto, senti que não poderia atrasar mais. Entretanto, também não poderia deixar este recinto sem manifestar a minha grande satisfação como homem público e, sobretudo, como goiano por esta solenidade, que, sob a iniciativa do Senado Federal, por sua Comissão do Corredor de Transporte Centro-Leste, realiza-se nesta querida cidade de Itumbiara.

Não venho simplesmente na condição de Ministro de Estado da Justiça. Se aqui falo como Ministro, é para manifestar minha satisfação pela presença de dois ilustres colegas: Eliseu Padilha e Antônio Kandir.

O Ministro Kandir ao longo de sua vida tem demonstrado seu elevado espírito público, sua competência e seu amor à pátria, assumindo posições históricas, muitas vezes duras, mas importantes.

E esse jovem Ministro Eliseu Padilha veio do Sul, como que se juntando àquela crença do gaúcho no Centro-Oeste brasileiro, para, numa demonstração de espírito público, juntar-se ao povo, às suas lideranças e viver mais de perto os seus problemas.

Fico feliz quando vejo dois Governadores, numa segunda-feira, início da semana, que normalmente é o período mais difícil para um governante deslocar-se de seus palácios, vindo também se juntar às lideranças, numa demonstração de apoio e, sobretudo, de responsabilidade político-administrativa, para dizerem aos nossos Ministros dos Transportes e do Planejamento, em apoio aos nossos Senadores de Minas e de Goiás, aos nossos Parlamentares, que estão juntos nessa grande luta pela concretização de um grande sonho, que é a duplicação da BR-153.

Srs. Ministros, posso dizer de cátedra que neste auditório estão todas as forças políticas de Minas Gerais e de Goiás. Além dos Governadores, aqui estão praticamente todos os Deputados Federais e Estaduais. Vi aqui dezenas e dezenas de Prefeitos de Goiás e de Minas, sobretudo do Triângulo Mineiro, e lideranças as mais expressivas do setor empresarial, como que a manifestarem a V. Exªs a importância desse evento e o interesse por esse trabalho que os Senadores vêm empreendendo, sobretudo - faça-se justiça -, o Senador Mauro Miranda. (Palmas)

Srs. Ministros e Srs. Governadores, a presença de Francelino Pereira e dos demais Senadores e Deputados nesta hora vem de público mostrar que o Poder Legislativo, ao lado do Poder Executivo, em todos os níveis, realmente carrega nos seus ombros a grande responsabilidade que lhe foi outorgada pelo povo nas últimas eleições, bem como nas anteriores.

Fico feliz também ao perceber que as lideranças políticas estão conscientes da responsabilidade que pesa sobre seus ombros, dos Vereadores aos Ministros de Estado e aos Governadores aqui presentes.

É interessante, Srs. Ministros, salientar que, desde a Constituição de 1891, homens públicos deste País - e não eram apenas os homens do Centro-Oeste - faziam constar da Carta Magna a transferência da Capital do País para o Planalto Central brasileiro; ou seja, há mais de um século, os homens públicos já se preocupavam com isso.

É claro que, durante muito tempo, as atenções das autoridades, sobretudo das portuguesas, se voltavam para a costa do Brasil, porque era muito mais fácil chegar aqui, receber o que do povo era tirado e voltar para as boas terras de Portugal.

Mas os brasileiros foram sentindo que o Brasil não passava simplesmente pela costa, mas que a construção de uma grande nação estava sobretudo no seu interior.

Veio Getúlio Vargas, que criou a Fundação Brasil Central, chegando, àquela época, a construir duas pontes quase interligadas sobre o rio Araguaia e o rio do Garças. Ali, instalou o escritório para que se começasse ali a grande marcha para o Oeste brasileiro.

Algum tempo depois, veio também o imortal Juscelino Kubitschek, que entendeu que, para voltar a cara da Nação para o Centro-Oeste, para o interior do Brasil, era necessário trazer a Capital para cá.

De repente, em pouco tempo, o Brasil foi-se transformando, e, com muito mais intensidade, o Centro-Oeste: o Triângulo Mineiro, Goiás e Mato Grosso foram-se transformando. Temos muitos problemas, mas o Centro-Oeste tem correspondido; o interior do Brasil vem correspondendo.

Quando se reúnem aqui tanto líderes, homens e mulheres, representantes da imprensa, todos os partidos políticos - entendo que estão aqui realmente todos os partidos políticos -, procurando sensibilizar as nossas autoridades, é porque, na verdade, essa rodovia é uma das obras imprescindíveis hoje neste País. Por ela, passa parte da produção da Chapada da Bahia; da produção do sul do Piauí, do sul do Maranhão, do Estado do Pará e grande parte da produção, inclusive de manufaturados, do Estado do Amazonas. Não é apenas isso, por ela passa quase toda a produção de Mato Grosso e a produção de parte de Mato Grosso do Sul; praticamente 17 a 18% da produção de grãos do Brasil passa hoje por esta rodovia. Daí o grito: Ferrovia Norte-Sul; duplicação da BR-153.

Srs. Ministros, essa duplicação não representa um investimento para promover o desenvolvimento; é um investimento para não inibir o desenvolvimento que caminha a passos largos nesta região brasileira. (Palmas)

De forma que estou aqui simplesmente para dar um testemunho: se existe prioridade máxima hoje no Governo, ela é a duplicação destas duas rodovias: da BR-153 e da BR-050. Mas eu gostaria de salientar - penso que estou certo, dentro da filosofia de trabalho de V. Exªs, Ministro Antônio Kandir e Ministro Eliseu Padilha e do pensamento do nosso Presidente Fernando Henrique Cardoso - que essa obra merece urgência, porque nós, do Centro-Oeste, estamos escaldados. Para que V. Exªs tenham uma idéia, a duplicação da rodovia que liga Anapólis a Goiânia e Aparecida levou oito anos. Se não fosse o Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso, ainda não teria terminado. Sua Excelência foi quem terminou essa obra. (Palmas) Essa gente toda está aqui porque acredita no Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso.

Eu dizia, no meu discurso de posse, no Ministério da Justiça, que via na presença de Sua Excelência um estadista dos novos tempos. Realmente estamos vivendo novos tempos, quando todos os segmentos sociais se juntam e se unem em busca de um objetivo. V. Exªs, indiscutivelmente, serão os faróis maiores, os instrumentos mais fortes, ao lado dos nossos Senadores que, com tanto zelo, procuram sensibilizar a sociedade e o Governo para projetos dessa natureza.

Assim, Srs. Ministros, manifesto a nossa satisfação, sobretudo porque esse ato hoje se torna histórico. Eu não me lembro do Governador de Minas Gerais transpor o rio Paranaíba e vir juntar-se aos goianos em qualquer projeto de tamanho interesse. Hoje, vejo esse Governador querido, simpático, amigo, humilde, trabalhador, competente e honesto ao lado do Governador de Goiás que também, para mim, é uma das revelações dos últimos anos do século XX neste País.

V. Exªs, como Ministros, como Deputados, como Prefeitos, como Vereadores, aqui se encontram todos de braços dados nesta hora. Hoje, eu posso dizer a V. Exªs, aos senhores e às senhoras: eu me sinto, mais uma vez, extremamente realizado como homem público. (Palmas) Eu me sinto realizado ao sentir que todos nós, Governo Federal, Governos Estaduais e Municipais, Congresso Nacional - Senado e Câmara -, Assembléias Legislativas, Câmaras de Vereadores, Prefeitos, Imprensa, todos nos juntos em busca de um objetivo. Tenho certeza de que Deus vai fazer com que o Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso transforme esse grande sonho, essa grande necessidade em uma realidade palpável dentro de poucos anos.

Muito obrigado a todos e minhas desculpas por ter de me retirar, nesta hora, deste plenário. (Palmas)

O SR. (**)** - Senhoras e senhores, devido a compromisso já agendado, o Sr. Ministro da Justiça, Iris Rezende Machado, irá se ausentar da mesa, assim como o Senador Ramez Tebet, que irá acompanhar S. Exª.

Senhoras e senhores, anuncio as palavras do Sr. Ministro dos Transportes, Deputado Federal pelo Rio Grande do Sul, Eliseu Padilha. (Palmas)

O SR. ELISEU PADILHA - Exmº Sr. Dr. Luiz Alberto Maguito Vilela, mui digno Governador do Estado de Goiás; Exmº Sr. Dr. Eduardo Azeredo, mui digno Governador do Estado de Minas Gerais; Srs. Ministros de Estado; Ministro Iris Rezende, que acaba de nos deixar; Ministro Antonio Kandir, Ministro do Planejamento e do Orçamento; Sr. Ministro Presidente do Tribunal de Contas da União, Homero Santos; Srs. Senadores da República; Senador Francelino Pereira, que preside os trabalhos; Sr. Senador Ramez Tebet, que também está ausente, neste momento; Senador Otoniel Machado; Senador João Rocha; Senador Mauro Miranda, digníssimo Relator da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, laborioso, incansável, pertinaz na busca desse objetivo tão nobre; senhor representante do Governo do Estado de São Paulo; Srs. Deputados Federais, meus colegas de Parlamento, a quem peço permissão para saudar na figura alegre e laboriosa da Deputada Lídia Quinan (Palmas); autoridades eclesiásticas; senhores representantes dos meio de comunicação social, que aqui desenvolvem seu trabalho; senhoras e senhores, honra-me, sobremodo, a oportunidade de, conjuntamente com os Ministros Iris Rezende, da Justiça, e Antonio Kandir, do Planejamento e Orçamento, representando o Governo Federal, poder compartilhar com tantas e ilustres autoridades aqui presentes e com o povo de Itumbiara este momento de particular importância para o desenvolvimento de toda a região Centro-Oeste.

Há dois meses à frente das tarefas e desafios inerentes à pasta dos Transportes, tenho-me empenhado com determinação na implementação da política nacional de transportes concebida pelo Governo Fernando Henrique Cardoso, com vistas a contribuir com a almejada e já iniciada arrancada para o desenvolvimento objetivo de todo o País, garantindo a toda a sociedade uma infra-estrutura adequada na área dos transportes.

A conjuntura de escassez de recursos públicos, para os investimentos necessários transforma o trabalho político da busca de soluções para atender às enormes carências em um árduo exercício de conciliação, posto que o problema não é setorial, mas atinge toda a estrutura pública, principalmente e inclusive aquelas áreas intrinsecamente ligadas à função estatal, em que, teoricamente, não deveríamos conviver com carências: as áreas da saúde, da educação, da segurança e da seguridade social. Neste contexto, o Ministério do Transporte vem implantando o mais ambicioso programa de descentralização já vivenciado no setor, explorando todas as alternativas possíveis, buscando todas as fontes de financiamento disponíveis.

Particularmente para o setor rodoviário, as ações do Ministério dos Transportes voltam-se agora para a descentralização e ampliação do programa de concessões de rodovias, viabilizando de forma efetiva, com essas concessões, o pleno desenvolvimento, o almejado desenvolvimento no sistema rodoviário nacional. Acredita-se até que, com essas providências, os cofres públicos estarão desonerados progressivamente de fortes e inadiáveis investimentos da ordem de vários bilhões de reais.

Assim, integrando o Programa das Rodovias Federais Delegadas, com a duplicação dos trechos das BRs-153 e 050, que integrará com o Corredor Centro-Oeste e Leste os Estados de Goiás e de Minas Gerais, incorpora-se esse corredor aos trechos em duplicação, a exemplo das BRs-381, 116, 376 e 101 e, com essas, constituirá o corredor natural do Mercosul, trazendo enorme desenvolvimento às regiões lindeiras, além de incrementar o comércio entre os países integrantes do Mercosul.

No crescente desenvolvimento, o Centro-Oeste brasileiro transformou-se em uma grande fronteira agrícola e numa região grandemente produtora de produtos transformados dos produtos agrícolas. Portanto, merece mais do que nunca essa rodovia as atenções que ora lhe estão sendo dispensadas pelos homens públicos que representam, de forma valorosa e diligente, a região; também pelo Governo Federal, pois por ela fortalecer-se-á o comércio com o eixo Sul, Sudeste, Norte, com o Mercosul e com o mundo. Além do que é absolutamente inavaliável de proteger, de resguardar, de zelar, de preservar vidas humanas, e estas, como já foi dito aqui, não têm preço e por estas é fundamentalmente que se desenvolve a ação do Governo.

Posso assegurar que o Ministério dos Transportes, obedecendo à orientação do Presidente Fernando Henrique Cardoso, e, em especial, às metas da reforma estrutural e andamento do Brasil, quais sejam, a manutenção da estabilidade econômica, redução dos níveis de desemprego, redistribuição da renda, aumento do poder aquisitivo e da qualidade da população, compromete-se a buscar e executar ações que permitam uma eficiente prestação dos serviços públicos nas áreas da matriz de transportes. E, no caso presente, compromete-se, juntamente com o Ministério do Planejamento e com a Comissão Especial, que tem como Relator esse brilhante homem público denominado Mauro Miranda, a desenvolver todos os estudos necessários a materializar, com a brevidade que seja possivel, esse sonho, essa aspiração; e mais do que sonho e aspiração: essa conquista natural pela circunstâncias que o operoso povo da região já criou.

Ao concluir, lembro que, no Ministério, neste momento, desenvolvem-se programas que vão fazer com que tenhamos, na área rodoviária, a restauração de todas as rodovias da região.

Aqui mesmo firmamos documento, protocolo de intenção, ordem de serviço, para que tenhamos, em Minas Gerais e em Goiás, imediatamente, o início do programa de restauração das rodovias existentes.

Neste momento, as 60 principais rodovias do País encontram-se em obras; estão elas sendo adequadas, duplicadas, ampliadas, sob a coordenação da equipe conduzida pelo nosso competente mineiro Dr. Maurício Hasenclever Borges, nosso Diretor Geral do DNER.

Também, na área das hidrovias, o País redescobriu as hidrovias. O Brasil tem 40 mil quilômetros navegáveis ou potencialmente navegáveis. Nestas, o Governo desenvolve o renascimento, o redescobrimento. São Simão, logo aqui, passou a ser ponto fundamental para o início da navegação na hidrovia do Mercosul, que tem hoje 2.400Km navegáveis, prontos, disponíveis para o Centro-Oeste, para fazermos com que possamos chegar ao Mercosul numa área onde essa hidrovia é influenciada pela população de 100 milhões de pessoas. É dispensável que se fale sobre o potencial de mercado disponível, mas, mais que isso, é fundamental que se frise a redução do frete e, logo, a redução do custo Brasil.

É importante que se fale das nossas ferrovias hoje, já na integralidade das malhas federais, antes sob a batuta da Rede Ferroviária Federal, já sendo operadas pela iniciativa privada com redução de 50% no nível dos acidentes, melhora qualitativa na produção do produto do transporte ferroviário, melhora no que diz respeito ao custo do frete, porque será mais barato. E mais: já existe previsão, apesar de ter-se iniciado essa operação há apenas um ano, por ter malha privatizada. Agora, no dia 18 de julho, o patinho feio das malhas, que não despertava nenhum interesse, de uma hora para outra, conquista um ágio de 37,85%. Sinal dos tempos. A rede ferroviária nacional, independentemente da titularidade circunstancial, está dando ao País perspectivas de crescimento. De tal forma que se prevê, para os próximos 5 anos, que o modal ferroviário ganhará 40% a mais do que detém hoje no conjunto da matriz transportes.

Finalmente, os portos, que pareciam relegados ao atraso permanente, têm hoje 52% de suas operações feitas pela iniciativa privada; e, entre dezembro de 97 e março de 98, chegará a 100%. Em setembro de 1998, todos os arrendamentos das áreas disponíveis, nos portos organizados, estarão concretizados, e todas as operações estarão entregues à lei de mercado.

Para que se tenha noção de tudo isso, no edital de Santos, feito sob a batuta do nosso Presidente do Conselho Nacional de Desestatização, Ministro Antonio Kandir, aqui presente, um dos itens fundamentais do edital é a redução do custo de operação portuária, **ship to gate**, do navio ao portão, hoje em torno de US$600,00 por real, e que deverá descer, em 24 meses, para US$150,00. Isso nos dá a idéia do que se faz, operosamente, para a redução do Custo Brasil, que fará chegar mais barato o alimento na mesa do trabalhador: também, e concomitantemente, para que a nossa indústria e a nossa produção primária tenham uma inserção melhor no mercado internacional, coerentemente com o processo de reengenharia feito no País, trazendo melhores frutos para nossa gente.

Ao concluir, parabenizo o Senador Mauro Miranda, Relator da Comissão Especial, que cuida deste importantíssimo evento, porquanto estamos dando os passos iniciais para a concretização desta idéia. Parabenizo as bancadas federais de Minas Gerais e de Goiás; o nosso Senador Francelino Pereira, por ter estado disponível na Presidência dos trabalhos e nos trazendo a palavra do Presidente da República; os Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo; os Ministros Antonio Kandir e Iris Rezende, que nos deram a oportunidade de participarmos deste ato tão importante para a nacionalidade. Parabenizo o povo goiano e o povo mineiro, porque, em momentos como este, temos a oportunidade de refletir sobre a grandeza de nosso País que está sendo, a cada dia, reconstruída, segundo os ditames do nosso Presidente da República, para termos mais adiante uma Nação integrada em todas as suas operações. De norte a sul e de leste a oeste, teremos a integração e a sinergia de todas as regiões para construirmos um grande País e uma grande Nação para um futuro, não muito distante, que se nos apresenta. Portanto, cabe a cada um de nós dar a sua contribuição e fazer o seu papel. Ninguém poderá outorgar procuração. Vejo nesta Comissão, relatada pelo eminente Senador, o cumprimento desse papel, que é, indiscutivelmente, o reflexo da vontade de todos. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. ( ) - Registramos, com muito prazer, as presenças do Dr. Ivan Bueno de Moraes, Secretário de Indústria, Comércio e Turismo de Goiás; jornalista Jean Carlo Carvalho, Secretário de Comunicação do Estado; Dr. De Angelis, Secretário do Planejamento; José Francisco das Neves, Presidente da Celg; Dr. José de Arimatéa, Presidente da Saneago; Dr. Ismauro Parreira, Superintendente da Caixa Econômica Federal em Goiás; Dr. Irondes José de Moraes, Conselheiro do TCM, e Valdivino José de Oliveira, Assessor Especial do Governador.

Senhoras e senhores, neste momento, ouviremos as palavras do Sr. Ministro do Planejamento e Orçamento, Deputado Federal pelo Estado de São Paulo, Antonio Kandir.

O SR. ANTONIO KANDIR - Prezados Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo, de Goiás e Minas Gerais, respectivamente, V. Exªs representam duas lideranças importantíssimas no País, particularmente nesta parte do País, que realmente vive um momento de grande dinamismo e de exemplo de trabalho e de vontade de desenvolvimento para todo o Brasil.

Prezado Ministro Eliseu Padilha, prezados Senadores, gostaria de salientar particularmente o extraordinário trabalho feito pelos Senadores Mauro Miranda, Francelino Pereira e mais os Senadores que aqui nos honram com sua presença - Senadores Ramez Tebet, Otoniel Machado e João Rocha; Srs. Deputados Federais aqui presentes, gostaria de nominar a todos, mas vou homenagear todos saudando aqui meu Colega, meu querido Deputado Marconi Perillo, Liderança do PSDB que tem tido um trabalho ativo extraordinário dentro do Congresso Nacional, na liderança e em defesa das posições importantes do Governo.

Desejo saudar não apenas o Deputado Marconi Perillo, mas todos os Deputados aqui presentes, porque, na verdade, tanto os Deputados de Minas Gerais quanto os de Goiás têm feito, cada vez mais, um trabalho de unidade, com mais força política. Esse evento de hoje mostra que particularmente os Senadores e Deputados desta região conseguem, com uma competência extraordinária, articular-se, mostrar a força política e definir com absoluta clareza as prioridades dessa região, que na verdade são também de todo o País.

Quero homenagear também o Presidente do Tribunal, Deputado Homero Santos, os Prefeitos aqui presentes, os Deputados Federais e Estaduais e os Vereadores.

Senhoras e senhores, o que nos traz aqui é a intenção comum de dar mais um passo à frente na integração dos Estados de Goiás e Minas Gerais - particularmente a região do Triângulo Mineiro - à região Sudeste do País. Essa integração já é uma realidade. O sul de Goiás, o Triângulo Mineiro e o Estado de São Paulo já são, em grande medida, uma coisa só. O que se tem nessas regiões não é mais um eixo, mas uma mala integrada de infra-estrutura e unidades de produção. O contraste com outras regiões do País não podia ser maior. Não há exagero, portanto, em dizer que essa é uma parte do Brasil que já deu certo.

Temos agora de não descuidar da conservação do que já foi construído. Além disso, temos de olhar o futuro e identificar com critério, dentro de uma visão de conjunto, as ações relevantes de adequação e expansão de infra-estrutura para aumentar o bem-estar social e elevar a rentabilidade dos investimentos realizados nessa macrorregião. É o que o Governo federal do Presidente Fernando Henrique vem fazendo, porque sabe que, quanto maior a integração dos sistemas produtivos e da infra-estrutura nas regiões Centro-Oeste e Sudeste, maior será a capacidade competitiva do Brasil na economia mundial como um todo e do Mercosul em particular.

Estamos organizando essas iniciativas de adequação e expansão da infra-estrutura dentro do programa chamado "Brasil em Ação", que reúne 42 projetos - 26 na área de infra-estrutura e 16 na área social. Desses 26 na área de infra-estrutura, 14 são na área de transportes. É o caso dos investimentos na hidrovia Tietê-Paraná, cujos efeitos positivos alcançam o sudeste de Goiás pelo rio Paranaíba, viabilizando um canal altamente competitivo de escoamento de produção agrícola da região de Rio Verde, Mineiros e Jataí, terra do nosso Governador Maguito Vilela.

O Triângulo Mineiro também é beneficiário desse investimento. As Lideranças da região, com seu conhecido tirocínio, já deram conta disso e estão tomando providências para viabilizar um porto mineiro no rio Paranaíba, para escoamento de sua produção agrícola.

É o caso também do investimento na retomada da Ferronorte. Diga-se de passagem, neste sábado, o Presidente da República, o Ministro Eliseu Padilha e nós, juntamente com demais Lideranças, estaremos lá para presenciar um consórcio de empresas que vão investir R$650 milhões numa ferrovia de 400 quilômetros, a ser ligada à ponte rodoferroviária para depois seguir, através da Fepasa, para o Porto de Santos.

Esse investimento na retomada da Ferronorte resultará em uma nova alternativa para que os produtores agrícolas do sudeste goiano - Rio Verde, Jataí e Mineiros - levem sua produção, a preço competitivo, até o Porto de Santos pela malha da Fepasa, que será privatizada e apresentará maior eficiência. É o caso, ainda, dos investimentos na restauração de estradas dentro do projeto de recuperação descentralizada de rodovias, que contará com recursos externos e deverá atingir o montante de R$1,2 bilhão, abarcando 14 mil quilômetros da malha rodoviária do País. Minas Gerais e Goiás estão grandemente contemplados nesse projeto. Dos 36 trechos já selecionados, nada menos do que 12 estão em território mineiro ou goiano. Isso significa mais de 30% dos trechos já selecionados na mais importante iniciativa de restauração de rodovias que acontece neste País. Nunca houve um investimento de recuperação tão forte. Um terço dos trechos está aqui em Minas Gerais e Goiás.

Dentre esses trechos em território mineiro e goiano, está incluída não só a BR-153, para adequação de sua capacidade ao tráfego atual, mas também a BR-050, que corre paralelamente à primeira e na qual obras de duplicação já se iniciaram, notadamente no Triângulo Mineiro. É dentro desse panorama, no qual se consolidam novas alternativas de transporte intermodal e despontam importantes investimentos na recuperação de estradas na região, que vejo, com enorme satisfação, o empenho de lideranças expressivas em favor da duplicação da BR-153, no trecho que liga Goiânia ao Triângulo Mineiro. Trata-se, sem dúvida, de obra importante, de vulto, que deve e vai merecer a atenção de parte do Governo Federal. (Palmas)

Para que essa disposição possa produzir frutos concretos mais à frente, faltam, no entanto, alguns passos preliminares, que precisamos dar sem demora. Refiro-me à necessidade de um estudo de viabilidade econômico-financeiro da obra, para que possamos tomar a decisão amadurecida em favor do interesse maior de Goiás, de Minas Gerais e do Brasil. Vamos trabalhar juntos, com muito empenho e muita determinação.

Quero dizer aos senhores que esta visita minha e do Ministro Eliseu Padilha, junto com o Ministro Iris Rezende, na verdade, consegue criar um ânimo maior. Esse contato com as lideranças da região mostram uma capacidade de articulação política extraordinária. E é essa força que vem dos senhores que nos traz energia e vontade de trabalhar duro, firme, com muita motivação. Porque o futuro do Brasil já está aqui, no presente deste Centro-Oeste, que realmente é um exemplo para todo o Brasil.

Muito obrigado, principalmente pela lição de competência e vontade. (Palmas)

O SR. (.....) - Também irá se ausentar deste recinto o Sr. Ministro Antonio Kandir, que vai cumprir agenda ainda na tarde de hoje em Brasília.

Senhoras e senhores, anuncio as palavras do Exmº Sr. Governador de Minas Gerais, Dr. Eduardo Azeredo. (Palmas)

O SR. EDUARDO AZEREDO - Sr. Governador Maguito Vilela, Srs. Ministros Iris Rezende, Eliseu Padilha e Antônio Kandir; Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União, Ministro Homero Santos; Sr. Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste, Senador Francelino Pereira, ex-Governador de Minas Gerais; Sr. Relator da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, Senador Mauro Miranda; representante do Governo de São Paulo, Sr. José Manuel Diaguini; Sr. vice-Governador de Goiás, Naphtali Alves de Souza; Sr. Presidente da Assembléia Legislativa de Goiás, Deputado Helenis Cândido; Senadores Otoniel Machado, João Rocha e Ramez Tebet; Srs. Deputados Federais José Gomes, Antônio Aureliano, também Secretário de Transportes de Minas Gerais; Sr. Secretário de Transportes de Goiás, Deputado Estadual Pedro Pinheiro Chaves.

A lista de Deputados Federais é muito grande; saúdo todos os Deputados Federais de Goiás e de Minas Gerais aqui presentes, também os Deputados Estaduais, que estão numa outra lista, Sr. Prefeito Municipal de Itumbiara, Cairo Batista, Sr. Diretor-Geral do DNER, Dr. Maurício Hasenclever, Sr. representante da Confederação Nacional de Transportes, Dr. José Hélio Fernandes, Secretários de Estado, Srs. Presidentes de empresas públicas, Srs. Prefeitos Municipais, vice-Prefeitos, Vereadores, lideranças políticas, senhoras e senhores:

Juscelino Kubitschek abriu um novo horizonte para o Brasil quando mostrou que este País não era apenas o litoral, tinha um interior riquíssimo a ser desbravado. O Triângulo Mineiro e Goiás foram duas regiões que puderam sentir, a partir de então, toda uma nova realidade e onde se descobriram terras férteis e povo trabalhador, demostrando que este Brasil precisa continuar unindo-se cada vez mais.

Os transportes precisam, evidentemente, de uma nova força com hidrovias, com novos aeroportos; com ferrovias modernizadas e privatizadas.

Mas não há dúvida de que o transporte rodoviário é aquele que transporta a maior parte da produção e das pessoas do Brasil. Portanto, temos que estar atentos à melhoria, em nome da segurança e da produtividade, das estradas de todo o Brasil e dos outros tipos de transporte.

No corredor que liga Goiás, Minas e São Paulo, a rodovia já está toda duplicada. Em Minas Gerais, há um pequeno trecho em duplicação, indo da divisa até Uberaba. Em Goiás, está-se duplicando o trecho que vai de Goiânia a Aparecida de Goiás. Falta, pois, um pedaço grande a ser duplicado.

Minas Gerais está presente a esta reunião, pelos seus parlamentares e prefeitos, porque sabemos bem que somente com trabalho conjunto e união podemos priorizar essas obras, que são muitas a serem feitas no Brasil. Isso depende exatamente de um trabalho como o que está sendo feito aqui, de mobilização, de se mostrar a importância dessa rodovia.

Saúdo o Senador Mauro Miranda e todos os organizadores deste evento, evidentemente, começando pelo Governador amigo Maguito Vilela **(Palmas)**. Maguito tem estado presente em Minas em várias oportunidades, fazendo a união entre dois Estados amigos e que têm os mesmos problemas. Em Minas, há uma malha rodoviária semelhante à de Goiás, muito ampla e com grande participação do Brasil. Somos dois Estados centrais, por onde passam rodovias, não apenas Estados que precisam da rodovia como fim. Essa obra da duplicação da 153 e da BR-050 não interessa somente a Goiás e a Minas Gerais, mas a todo o Brasil, porque trata-se de dois Estados do interior do Brasil, por onde passa - e não apenas onde se gera - a riqueza do Brasil.

Lembro ainda o interesse, o esforço e a disposição de Minas Gerais de se somar a Goiás. Vamos em frente, em nome deste Brasil, com o apoio do Presidente Fernando Henrique Cardoso para continuar levando o Brasil ao novo caminho, como o está fazendo nesse momento. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. (.....) - Concedo a palavra ao Exm° Sr. Governador Maguito Vilela.

O SR. MAGUITO VILELA - Exm° Sr. Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste, Senador Francelino Pereira; Exm° Sr. Governador de Minas Gerais, grande amigo Eduardo Azeredo; Exm° Sr. Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha; Exm° Sr. Ministro da Justiça - a quem cumprimentamos, embora ausente, como líder maior do nosso Estado, Íris Rezende Machado; Exm° Sr. Ministro do Planejamento e Orçamento, Antonio Kandir; Exm° Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União, nosso amigo Homero Santos; Exm° Sr. Prefeito Municipal de Itumbiara, Dr. Cairo Batista; Exm[a] Sr[a] Primeira Dama deste Município, Dona Elaine Batista; Exm° Sr. Vice-Prefeito de Itumbiara, Dr. Queiroz; Exm° Sr. Presidente da Câmara Municipal de Itumbiara, em nome de quem cumprimento todos os Governadores desta cidade e de cidades vizinhas, Geovan Lacerda; Exm° Sr. Senador Otoniel Machado; Exm° Sr. Senador João Rocha; Exm° Sr. Deputado Federal José Gomes, representante desta cidade no Congresso Nacional; Exm° Sr. Secretário de Transportes e Obras Públicas de Minas, Deputado Federal Antônio Aureliano; Exm°s Srs. Deputados Federais que nos honram muito com suas presenças e que são, todos eles, fundamentais no apoio dessa grande obra que ora reivindicamos: Lídia Quinan, Nair Lobo, Maria Valadão, todas aqui presentes; Orcilo Gonçalves, Roberto Balestra, Pedrinho Abrão, Pedro Canedo, Vilmar Rocha, Jovair Arantes, Barbosa Neto, Vilmondes Cruvinel, Carlos Mendes, Marconi Pirillo, Romeu Anízio, de Minas Gerais; Odelmo Leão, Wagner Nascimento, Márcio Rodrigues, Hugo Rodrigues e Zaire Rezende, todos de Minas Gerais, Sr. Deputado Estadual Paulo Serrano, que representa esta cidade na Assembléia Legislativa de Goiás; Srs. Deputados Estaduais Alusair Rosas, Geraldo Rezende, Klever Marques, Eduardo Rios, Doriokan Santos, Leonídio Bolsas, de Minas Gerais; Paulo Piau, de Minas Gerais, Jocivani de Oliveira, Líder do meu Governo na Assembléia; José Sado, Vagner Vilela, Carlos Alberto Silva e Adelmo Carneiro Leão, também do nosso querido Estado de Minas Gerais; Sr. Diretor-Geral do DNER, Dr. Maurício Borges; Sr. Secretário dos Transportes e Obras Públicas, Deputado Pedro Chaves; Sr. Diretor-Geral do Departamento de Estradas de Goiás, Dr. Mário Vilela; Sr. Diretor-Geral do Detran, ex-Deputado Estadual Álvaro Guimarães, também desta cidade; Sr. representante da Confederação Nacional dos Transportes, Dr. José Hélio Fernandes; Srs. Secretários de Estado; Presidentes e Diretores de autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista; Srs. Prefeitos Municipais - os de Goiás eu já os saudei e volto a saudá-los em nome do Prefeito de Itumbiara; e eu gostaria de saudar todos os Prefeitos de Minas Gerais na pessoa do Prefeito do Prata, meu amigo, Dr. Marco Túlio, que aqui está presente (palmas); Sr[a]s Primeiras-Damas; Srs. Vice-Prefeitos; Srs. Vereadores; Presidentes e membros de diretórios políticos; Srs. Juízes de Direito; Srs. Promotores de Justiça; Imprensa; senhoras e senhores:

Com extrema satisfação e na espontânea hospitalidade do povo desta querida Itumbiara, apresentamos, em nome deste povo e do Governo de Goiás e em nome de todo o povo goiano, as nossas mais sinceras boas-vindas a todas as autoridades que se deslocaram de seus Estados para presenciar este ato importantíssimo que poderemos chamar de ato histórico, ato heróico, onde se unem dois Estados, vários Ministros, Senadores, Deputados Federais, Estaduais, Prefeitos e o povo, para pleitear uma obra importantíssima não só para Goiás, Minas Gerais e São Paulo, mas uma obra importantíssima para o Brasil e para o mundo, porque daqui vai escoar alimentos para muitos países do nosso universo.

Não vamos analisar aqui as razões de Estado que levaram o grande mineiro iniciador da modernização do Brasil, Presidente Juscelino Kubitschek (palmas), a optar pelo rodoviarismo como modelo de transporte. O fato é que a sua decisão soberana, naquele momento histórico, revolucionou a indústria e transformou a frase "Governar é abrir estradas", dita no passado pelo Presidente Washington Luís, numa verdade que marcaria definitivamente o perfil do desenvolvimento brasileiro.

Passo importantíssimo foi dado por Juscelino Kubitschek de Oliveira. Nenhum governo, antes ou depois dele, abriu tantas e tão importantes rodovias de penetração no continente sul-americano. Juscelino tinha a visão exata de que o progresso não existe sem a devida infra-estrutura. Ele tinha a consciência da necessidade urgente de promover a grande integração nacional, e construiu Brasília. E, mais do que isso, transformou nosso País num dos maiores produtores de alimentos do mundo.

Estamos vivendo um novo surto de desenvolvimento mundial, tão ou mais importante do que aqueles da década de 20 ou dos anos pós-guerra. O estadista que não entender essa realidade será atropelado pela própria história. (Palmas)

O Brasil, em sua imensidão territorial e em sua potencialidade econômica, não pode perder de vista essa chance de se preparar para o novo século e, sobretudo, para o terceiro milênio, que se avizinha. Em compasso com a estabilidade da economia e com a melhoria de condições de vida da população, precisamos elevar nosso nível de eficiência.

Os meios de transporte são peças fundamentais para essa nova arrancada de crescimento, não somente o transporte rodoviário, mas também o ferroviário e o hidroviário. É o sistema multimodal de transporte que imprimirá agilidade e menor custo, para que nossos produtos primários sejam competitivos no mercado internacional. Não há como escapar dessa paisagem que já se desenha nas relações de comércio.

Passo importantíssimo na formação desse sistema é a duplicação das BR-050 e 153 no trecho Goiânia/São Paulo. Esse corredor rodoviário, complementado pelo eixo ferroviário que liga o centro-leste ao litoral e à hidrovia Tietê/Paraná, cujo terminal estratégico do Porto de São Simão já está operando, é a pedra de toque que falta para melhorar de maneira ímpar o desempenho econômico dos Estados de Minas Gerais e Goiás.

Na última conferência da FAO - Organização para Alimentação e Agricultura das Nações Unidas -, foi divulgada informação inquietante de que 75% das espécies vegetais utilizadas na alimentação humana já se perderam neste século. Isso significa que o planeta está perdendo rapidamente a diversidade genética no campo dos alimentos. Como a maior parte da terra está ocupada pela agricultura e pela pecuária, ou foi destruída pela incúria dos homens, hoje só existem grandes porções de solos agricultáveis em poucos países.

A maior extensão dessa riqueza está justamente no Brasil. É um patrimônio inestimável de nosso povo. Mesmo com todas as medidas, inclusive com o Plano Nacional de Agricultura Irrigada, lançado no ano passado pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso, podemos ainda multiplicar várias vezes principalmente nossa produção de grãos.

A Região Centro-Oeste, em particular o Estado de Goiás, é o celeiro futuro para minorar a fome da humanidade. Como ponto de partida para essa boa luta que é reivindicar esforços dos Governos Estaduais e do Governo Federal para a duplicação da Estrada Goiânia/São Paulo, estamos todos convocando o povo para se mobilizar na defesa dessa grande idéia. É hora de a população inteira - empresários, políticos e instituições organizadas de nossa sociedade em Goiás e em Minas Gerais - unir-se a fim de demonstrar ao Presidente da República seu apoio e o vivo interesse nessa obra fundamental para todos nós. (Palmas)

O Governo de Goiás assina, nessa primeira audiência pública, o protocolo de intenções, junto com o Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, transferindo para nossa responsabilidade a conservação das rodovias federais que passam pelo território goiano. É a nossa contribuição efetiva para

descentralizar os serviços públicos, tornando-os mais eficientes. Esperamos que a celebração dessa parceria ajude o apressamento das decisões.

Ao reiterar os votos de boas-vindas aos ilustres Ministros de Estado, ao meu querido amigo Governador de Minas Gerais, Eduardo Azeredo, e a todos que prestigiaram esse encontro de Itumbiara com sua presença, manifesto a minha confiança nas ações modernizadoras do Presidente Fernando Henrique Cardoso, e reafirmo a disposição do Governo de Goiás no sentido de contribuir, sempre que for chamado, para a realização de obras que signifiquem o avanço do Brasil rumo a seu grandioso destino.

Chegou o momento das grandes e corajosas decisões políticas e das grandes decisões no campo administrativo. O Brasil é um país privilegiado pela natureza e por Deus. Temos hoje um presidente bem intencionado, o qual considero um dos dez maiores líderes do mundo. (Palmas) Pela sua inteligência, seu tirocínio, seu preparo intelectual e sua vontade de acertar.

Temos uma equipe de governo respeitável e ministros de altíssimo nível compondo essa equipe. Portanto, nada nos resta a não ser ousar. E ousar é tomar decisões corajosas, capazes de transformar nosso País e de melhorar o nível de vida de nosso povo. Não vamos esquecer a luta dessas duas BRs, da Norte-Sul, da Leste-Oeste, grandes obras de interesse não só do Brasil, mas do mundo.

Mais do que nunca, temos, nesse momento, que pensar grande, sonhar alto e procurar enxergar longe. Vamos preparar nossas cidades e nossos Estados. Vamos preparar o nosso País para a virada do século e do milênio. Somos, afinal, privilegiadíssimos. Dificilmente, uma geração tem o privilégio que tem a nossa: ver, em três anos, a mudança do século e do milênio. Cumpre, então, a nós maior responsabilidade de preparar um mundo melhor para o terceiro milênio.

Muito obrigado, e que sejam todos felizes. Vamos nos unir em favor do Brasil. (Palmas prolongadas)

O SR. (.....) - Os Srs. Governadores de Goiás e de Minas Gerais permanecerão à Mesa com as demais autoridades. Os senhores também permaneçam, por gentileza, em seus lugares.

Registramos a presença do Sr. Alberto Borges, da Caramuru, e nele saudamos todos os empresários presentes. (Palmas)

Senhores e Senhores, anuncio o Deputado Federal Marconi Perillo. (Palmas)

O SR. MARCONI PERILLO - Exmº Sr. Governador de Goiás, Maguito Vilela; Exmº Sr. Governador de Minas Gerais, companheiro Eduardo Azeredo; Exmºs Srs. Senadores presentes: Francelino Pereira, que é o Presidente dessa Comissão do Corredor Centro-Leste; Senador Mauro Miranda, Relator; Exmº Sr. Ministro Homero Santos, Presidente do Tribunal de Contas da União; Exmº Sr. Senador João Rocha; Exmº Sr. Prefeito Cairo Batista; Exmº Sr. Deputado Estadual Paulo Serrano; Exmº Sr. ex-Prefeito de Itumbiara, Luiz Moura; Exmºs colegas Deputados Federais aqui presentes; Exmºs companheiros que me delegaram a função de falar em nome deles, Deputados Federais Vilmar Rocha, do PFL, Maria Valadão, do PFL, Jovair Arantes, do PSDB, Roberto Balestra do PPB e Pedrinho Abrão do PTB; Exmºs Srs. Deputados Federais de outros Partidos; Exmº Sr. Odelmo Leão, Líder do PPB na Câmara dos Deputados, que nos honra com a sua presença; Exmºs Srs. Deputados Narcio e Antônio Aureliano; Srs. Prefeitos; Srs. Deputados Estaduais; Srs. empresários; Srs. Líderes sindicais; minhas senhoras e meus senhores, gostaria de, em rápidas palavras - companheiros de Itumbiara e de toda essa região do Brasil - dizer da nossa satisfação em presenciar este ato público solene, que é histórico. É um marco na história de Goiás, de Minas Gerais, de São Paulo e do Brasil.

Estamos todos reunidos de forma suprapartidária para apoiar esta justa reivindicação do povo de Itumbiara, do povo goiano e do povo mineiro, que é a duplicação da BR-153 até São José do Rio Preto e o trecho da BR-050 até à cidade de Uberaba, no Estado de Minas Gerais.

Neste momento, é preciso ressaltar as presenças dos Ministros Antonio Kandir, do Planejamento; Eliseu Padilha, dos Transportes; e Iris Rezende, da Justiça. Em especial, as presenças dos Ministros Assis, Eliseu Padilha e Antonio Kandir nos dão a certeza de que a justa reivindicação do povo goiano e do povo mineiro haverá de sair do papel e, daqui há pouco, tornar-se uma realidade que muito beneficiará a todos nós.

Saúdo também o Presidente Fernando Henrique Cardoso, responsável por uma das maiores mudanças já ocorridas no Brasil pela introdução do Plano Real. A primeira fase do Governo Fernando Henrique foi a fase da estabilização da economia, foi a fase do fim da inflação e, depois, das reformas.

Agora, com a aprovação de quase todas as reformas e o encaminhamento de algumas delas, o Governo Fernando Henrique inicia uma nova fase na sua gestão, que é a fase desenvolvimentista, a fase dos investimentos, a fase da geração de renda, a fase da geração de emprego.

Goiás pode orgulhar-se do Presidente Fernando Henrique Cardoso por muitos motivos. Além do Plano Real e do fim da inflação, podemos nos regozijar pois o Presidente da República está concluindo duas grandes hidrelétricas em Goiás: a usina de Corumbá, que vai gerar 400 MW; e a Usina de Serra da Mesa, em Minas, que vai gerar 1.280 MW. Além disso, o Presidente já concluiu a duplicação da BR-153 no trecho Aparecida de Goiânia até Anápolis.

Vários investimentos em vários setores, como irrigação, recursos hídricos, saneamento e moradia, estão sendo efetuados pelo Governo Fernando Henrique Cardoso.

Tenho absoluta convicção de que neste Governo - e no próximo, se Deus quiser - do Senhor Fernando Henrique Cardoso, haveremos de implementar a ferrovia Norte-Sul e a duplicação da rodovia, que, espero, se iniciará brevemente com o apoio de todos. Estaremos concluindo o complexo hidroviário Paraná-Tietê, que muito beneficiará esta região pelas obras executadas no Rio Paranaíba.

Ficam os meus cumprimentos ao Senador Mauro Miranda, que teve a idéia e a iniciativa deste evento, idéia à qual nos somamos todos os dezessete Deputados Federais e os três Senadores de Goiás, além de toda a Bancada do Estado de Minas.

Fiz questão de ir pessoalmente, ao lado do Senador Mauro Miranda, convidar o Ministro Antonio Kandir. Esteve aqui S. Exª e garantiu os recursos necessários para que a obra possa começar o quanto antes.

Agradeço a presença de todos.

Este evento serviu para mostrar a força dos goianos, a força dos queridos mineiros e a força deste Brasil. Por gestos importantes como este, que estão acima dos Partidos, seremos capazes de desenvolver este País e fazer justiça social. Muito obrigado a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Francelino Pereira) - Senhoras e senhores, tem a palavra o Deputado Federal José Gomes da Rocha.

O SR. JOSÉ GOMES DA ROCHA - Sr. Presidente da audiência pública da Comissão do Corredor de Transportes do Centro-Leste, Senador Francelino Pereira; Exmº Sr. Governador de Goiás, Luiz Alberto Maguito Vilela; Exmº Sr. Governador de Minas Gerais Dr. Eduardo Azeredo; Representante do Governo de São Paulo, José Manoel; Sr. Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha; Exmº Sr. Senador e Ministro da Justiça, Iris Rezende Machado, representado, neste instante, por seu irmão Senador da República Otoniel Machado; Exmº Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União Ministro, Homero Santos; Relator da audiência pública da Comissão do Corredor de Transporte Centro-Leste, Exmº Sr. Senador Mauro Miranda, este irmão de Itumbiara e competente homem público; Exmº Sr. Prefeito da cidade de Itumbiara, Cairo Ferreira Batista, aproveito para cumprimentar a todos os Srs. Prefeitos e saudar os Prefeitos de Minas Gerais por meio do competente Prefeito da cidade de Uberlândia, Vigílio Galas. Cumprimento todos os Srs. Prefeitos do Estado de Goiás por meio do Presidente da Associação Sul-Goiana de Prefeitos, Adair Henrique da Silva. Saúdo também o Vice-governador de Goiás, Dr. Naphtali Alves de Souza; o Presidente da Assembléia Legislativa do nosso Estado, Deputado Elenis Cândido; Senador Otoniel Machado; Senador pelo Estado irmão do Tocantins, economista e jornalista João Rocha; Senador Ramez Tebet, do Estado de Mato Grosso do Sul - que agora está ausente. Srs. Deputados Federais, cumprimento a todos nas pessoas das nossas Deputadas Federais Lídia Quinan, Maria Valadão e Nair Xavier Lobo. São tanto os colegas aos quais devo tanto que seria incompetência não cumprimentá-los. Deixo, portanto, meu abraço para o Barbosa Neto, Roberto Balestra, Pedro Canedo, Vilmar Rocha, para o meu amigo Jovair, para o Deputado Zaire, para todos na pessoa do companheiro Odelmo Leão e do nosso grande médico mineiro Romel Anizio.

Devo muito a esses colegas, minha querida gente de Itumbiara. Esses Deputados elegeram-me este ano para membro titular da Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados. Pela primeira vez, nesses dez anos de mandato, elegeram-me como membro titular da Comissão de Orçamento. E elegeram-me, também, membro da Mesa Diretora da Câmara dos Deputados. A todos os senhores o meu preito de gratidão junto com o meu pessoal de Itumbiara.

Cumprimento meu irmão, filho desta terra, Deputado Estadual Paulo Serrano Borges. Saúdo os demais colegas Deputados Estaduais e todos os Srs. Vereadores de Goiás e de Minas Gerais na pessoa do Presidente da Câmara Municipal da cidade Jeová Lacerda. Saúdo o Secretário dos Transportes e Obras Públicas de Goiás, cumprimentando todos os Srs. Secretários de Estado na

pessoa do nosso queridíssimo Deputado Pedro Chaves. Saúdo a comitiva de Minas Gerais e seus Secretários de Estado na pessoa do Deputado Federal e Secretário dos Transportes de Minas Gerais Dr. Antonio Aureliano. Cumprimento o Diretor-Geral do DNER, Maurício Borges, e o Diretor-Geral do 2º Distrito, Dr. Ubirajara Budtz. Enfim, saudamos o Diretor de Saneamento da Caixa Econômica Dr. José Coelho.

Meus senhores, minhas senhoras, imprensa, é uma alegria muito grande, numa data como esta, sentir a sociedade organizada e politizada. Itumbiara, podem ter a certeza, está sediando o encontro mais importante dos últimos séculos. Nada é tão importante quanto a duplicação Goiânia-São Paulo.

É certo que, no passado, Goiás foi ocupada por paulistas. Há mais de duzentos anos, as Bandeiras, à procura de ouro e esmeraldas, vieram iniciar o processo de crescimento do nosso Estado. Seguidamente, graças a Deus, o Estado de Goiás foi ocupado pelos mineiros, mineiros que são conservadores, mineiros que vieram atrás de pequenas propriedades para iniciarem um processo de vida, para aqui iniciarem uma vida nova.

Mas Goiás foi outra vez ocupado, dessa vez pelos gaúchos, que vieram trocar os nossos pequizeiros e o nosso pau-terra pela soja, pelo milho, pelo sorgo e pelo algodão.

Hoje, podemos presenciar de novo o Estado de Goiás ser mais uma vez ocupado. Desta vez, não pelos bandeirantes; desta vez, não pelos desbravadores da soja; desta vez, não pelos mineiros que querem simplesmente um pedaço de terra para trabalhar. Goiás, hoje, foi ocupado por mineiros que exercem cargos da mais alta importância No Brasil, a tal ponto de recebermos aqui, hoje, o Governador das Minas Gerais, o gaúcho Eliseu Padilha e os paulistas, através do Governo Fernando Henrique Cardoso.

Das visitas que recebemos hoje, ganhei um presente. Faço questão de simplesmente fazer a leitura e passá-lo às mãos do Prefeito de Itumbiara.

Assim que cheguei ao aeroporto, uma comitiva me entregou essa caixa. Fiquei feliz e pensei: "mais um presente"? - porque não há presente maior do que o aeroporto da terra em que nasci e cresci; ela me fez gente e me mandou para Brasília defender o meu Estado. Ver tanta gente importante a ainda receber presentes!

Quando abri a caixa, era apenas uma folha de papel, mas com uma grandeza tão grande! O Senador Mauro Miranda acabou de ganhar do Ministro o direito de concluir a duplicação da baía do rio Paranaíba, onde o Ministro deu a ordem de serviço. Grande Senador Mauro Miranda, se Minas Gerais deu muito a Goiás, é bem inferior ao presente que Minas Gerais nos deu, que foi V. Exª, mineiro de Uberaba, Senador da República de Goiás.

Estamos trabalhando. Gostaria de concluir, meus irmãos de Minas Gerais e de Goiás, dizendo que, embora o momento não seja tão oportuno, nunca votei uma matéria contra o Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso, porque, às vezes, são matérias de grande valia para o meu País. Muitas vezes, em relação a algumas matérias polêmicas, consultei o Governador de Goiás, Maguito Vilela, que tem me pedido realmente que acompanhe a idéia política do Presidente Fernando Henrique, o qual considero um dos dez homens mais inteligentes e competentes do mundo. "Governador Maguito, o senhor se dizia feliz por ver a mudança do milênio; o senhor se dizia feliz por poder passar o ano 2000. Quero me sentir feliz por tudo isso, e a minha felicidade vai ser um pouco maior, porque quero vê-lo Governador de Goiás duas vezes".

Muito obrigado!

O SR. (**)** - Senhoras e Senhores, devido ao avançado da hora, o Deputado Paulo Serrano abre mão do seu pronunciamento.

Vamos encerrar esta solenidade com as palavras do Senador da República, Presidente da Comissão, Senador Francelino Pereira, que vai trazer a mensagem do Presidente da República.

O SR. FRANCELINO PEREIRA - Vou ser breve, prometo e vou cumprir.

Não vou citar as autoridades presentes porque já foram nominadas repetidas vezes.

Naturalmente, estamos satisfeitos por este histórico e vigoroso acontecimento, que se realiza nesta importante cidade de Goiás, Itumbiara, a cujo povo o Senado da República transmite um abraço de admiração e respeito por estar construindo uma civilização que impressiona fundamentalmente os goianos e os mineiros.

Peço, rapidamente, para citar apenas os meus amigos mineiros, que não faltaram a este acontecimento. Saudar os Deputados Federais Hugo Rodrigues da Cunha, Odelmo Leão, Rômulo Anísio, Wagner do Nascimento, Ignácio Rodrigues e Zaire Rezende. E também os Deputados Estaduais, meus amigos, também uma palavra de estima, de amor e respeito ao Marcos Monte, Prefeito de Uberaba, de Uberlândia; ao Marcos Túlio, Prefeito da minha Prata, e ao Luís Guaritá Neto, Vice-Presidente do partido que pre no meu Estado, Minas Gerais.

Meus amigos, o Senado da República, representando aqui o Poder Legislativo - Câmara, Senado, Assembléias Legislativas e Câmaras Municipais - vem dar uma demonstração vigorosa de sua atuação concreta no momento em que instalou a Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, que propiciou, sob a inspiração de todos e fundamentalmente do grande amigo e Senador Mauro Miranda, esse acontecimento que agora se encerra. Felicito a todos por este evento.

Solicito a atenção dos senhores para a leitura que farei de uma mensagem do grande estadista brasileiro, nosso amigo Fernando Henrique Cardoso, Presidente da República. Sua Excelência a enviou aos participantes deste acontecimento em Itumbiara.

"Mensagem do Presidente Fernando Henrique Cardoso. Brasília, 4 de agosto de 1997.

Embora compromissos assumidos anteriormente não me tenham permitido comparecer a Itumbiara, cidade que tão bem representa o dinamismo do Centro-Oeste, não poderia deixar de estar presente de alguma forma neste evento que, de maneira eloqüente, sinaliza o empenho de goianos e mineiros em tornar realidade a desejada duplicação da BR-153 e da BR-050.

Assim, e a pedido do Senador Mauro Miranda, que simboliza o sentimento de Goiás e de Minas, do Senador Mauro Miranda, um homem público que sabe lutar pelas causas em que acredita, é com muita satisfação que me dirijo a todos os que participam desta importante audiência pública.

A construção de uma pista adicional na ligação Goiânia-Minas-São Paulo é obra relevante e simbólica.

Relevante, porque permitirá que adquira contorno mais nítido o nosso projeto de integração nacional e que se agilizem sobremaneira os fluxos de transporte com o Mercosul e outros mercados internacionais.

Simbólica, porque ilustra a determinação de todos no Brasil, Governo e sociedade, de modernizar o País, de melhorá-lo, de aprimorar sua infra-estrutura, para que possamos ingressar no novo século em condições de aproveitar as extraordinárias oportunidades que certamente se abrirão para nós e que nos permitirão avançar pelo caminho que já estamos trilhando, da estabilidade econômica com crescimento, da superação das desigualdades e da maior justiça social.

No curso de uma gestão que marcaria de forma indelével o futuro do Brasil, o Presidente Juscelino Kubitscheck rasgou de estradas o País. E foi há 42 anos, em Jataí, terra do nosso ilustre Governador Maguito Vilela, que ele assumiu o papel de condutor dessa grande epopéia. Estamos levando adiante obras que contribuirão para que se realizem os sonhos de integração nacional de Juscelino.

Estão presentes Ministros do meu Governo: dos Transportes, Eliseu Padilha; da Justiça, Iris Rezende; e do Planejamento e Orçamento, Antonio Kandir; ao lado dos Governadores Maguito Vilela, de Goiás, e Eduardo Azeredo, de Minas Gerais, o que deve ser visto como uma indicação inequívoca do interesse do Presidente da República em acompanhar de perto esse evento e tomar conhecimento, em primeira mão, de suas deliberações.

Para além das intenções e do empenho, no entanto, é preciso que se registre a abrangência e a importância dos vários atos administrativos que foram assinados em Itumbiara. Esses atos nos aproximam, de forma efetiva, de uma futura duplicação. Valem-se, em alguns casos, de recursos do BID e do Banco Mundial, e dizem respeito a obras como a nova pista que ligará Aparecida de Goiânia a Professor Jamil, o trecho que vai daí a Itumbiara, a restauração dos 206 quilômetros que unem Goiânia à divisa com Minas Gerais, e a continuação das obras de duplicação em território mineiro e diversos trechos da BR-050.

Além disso, o Ministro dos Transportes e o Governador de Goiás assinarão - como assinaram - o protocolo-de-intenções que transferirá para o Governo Estadual a responsabilidade pela conservação das rodovias federais em seu território. Trata-se de um duplo exemplo da parceria que quero fortalecer entre a União e os Estados e da descentralização que leva a um aumento da eficiência nos serviços públicos.

Vê-se que muito está sendo feito em prol do aperfeiçoamento do corredor Goiânia-Minas Gerais-São Paulo. Temos consciência de que é necessário seguir avançando com determinação, trabalho sério e a urgência possível.

Sabemos também que nesse esforço, que conta com o legítimo empenho das bancadas de Goiás e de Minas Gerais, em Brasília, é imprescindível a participação das autoridades estaduais, dos Prefeitos, dos Vereadores e das comunidades.

Estou certo de que o êxito do evento de hoje marcará um excelente augúrio para o futuro deste projeto caro ao Centro-Oeste e, portanto, importante para o Brasil.

Assinado: Fernando Henrique Cardoso."

Muito obrigado. (Palmas)

(Levanta-se a reunião às h min.)

ANEXO XVIII

18ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

II SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO

REALIZADO EM 9 DEAGOSTO DE 1997
ESPÍRITO SANTO

(Início da reunião sem registro de áudio.)

O SR. APRESENTADOR - ...já passo à composição da Mesa.

Tenho o prazer de convidar à Mesa, com antecipada gratidão pelo apoio que emprestou ao anfitrião e à autoridade presente maior do Estado, o Prefeito Luís Paulo Veloso Lucas, o Dr. Paulo Borges. (Palmas.)

Tenho o prazer de convidar o Exmº Sr. Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste do Senado Federal, que é a instituição que afinal empreendeu o projeto dos seminários regionais para o desenvolvimento do Espírito Santo, no qual se insere cada seminário regional, o eminente Senador José Ignácio Ferreira. (Palmas.)

Convido o Exmº Sr. Genserico Encarnação para que assuma seu lugar à Mesa, representando o Exmº Sr. Governador do Estado. (Palmas.)

Esclareço que os eventos mais previsíveis e mais ajustados não se livram de circunstâncias. Na verdade, o Governador tinha marcado seu compromisso conosco há três meses, e sabemos da instabilidade que temos nesse tipo de programação. De maneira que, ainda hoje pela manhã, o Sr. Meireles, do Palácio Anchieta, confirmava-me que o Governador não conseguiu contornar, o que estava tentando até ontem, a dificuldade que lhe sobreveio em relação ao nosso compromisso. No entanto, o Sr. Governador tratou de nos honrar com a presença do Governo do Estado enviando seu representante, o Dr. Genserico Encarnação, que todos nós conhecemos.

Tenho o prazer de convidar uma apoiadora do projeto, a Samarco, por seu representante no evento, o Dr. José Tadeu de Morais, a quem convido a tomar assento à Mesa. Está a caminho o próprio Presidente da empresa, que teve de pousar seu avião em Vitória, porque não pôde fazê-lo em Guarapari. (Palmas)

Tenho o prazer de convidar o Exmº Sr. Prefeito de Anchieta, Dr. Moacir Carone, diretamente envolvido no evento com aqueles sete Municípios alcançados pelo seminário. (Palmas)

Convidamos o Exmº Sr. Prefeito de Piúma, Samuel Zucci, também presente, honrando o seminário. (Palmas)

Convido o Exmº Sr. Prefeito de Marataízes, Dr. Ananias Vieira, muito conhecido, para assumir seu lugar à Mesa. (Palmas)

Tenho o prazer de convidar a ilustre Vice-Prefeita da Capital, Drª Luzia Toledo, para assumir seu lugar à Mesa. Embora não faça parte da região, ela é interessada no projeto como um todo. (Palmas.)

Sendo professor da Universidade Federal do Espírito Santo, tenho o prazer de convidar meu colega (?) Nicolau, Coordenador do Curso de Pós-Graduação do nosso Centro Tecnológico da UFES, Curso de Pós-Graduação em Corredor Centro-Leste, representando o Reitor José Weber Freire Macedo. (Palmas)

Tenho o prazer de convidar à Mesa a Exmª Srª Secretária de Turismo de Guarapari, nossa anfitriã, que tem demonstrado denodo em apoiar o projeto, Drª Diana Tristão. (Palmas)

Em vista da ênfase dada neste seminário ao turismo, não obstante outros temas serem tratados também, convidamos à Mesa a representante da Embratur, que também será conferencista do segundo painel, a ex-Deputada Federal pelo Estado do Espírito Santo, Drª Rose de Freitas, Diretora Administrativa da Embratur. (Palmas)

A Drª Rose já está presente nas dependências do hotel e, assim que estiver presente no recinto, poderá tomar assento à Mesa.

Antes de passar a palavra à Presidência dos trabalhos, atribuída, nesta circunstância, ao nosso Prefeito, devido à ausência do Governador - mas está aqui a sua representação, honrando o compromisso com o seminário -, faço um esclarecimento rápido: em primeiro lugar, este momento é o de abertura. Segundo a programação, estarão se pronunciando o Exmº Sr. Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação do Senado Federal, Senador José Ignácio Ferreira, tendo em vista ser a Comissão a patrocinadora de todo o projeto de Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo. Falaria, a seguir, o Sr. Governador. Tenho um comunicado do Palácio informando que S. Exª será representado pelo Sr. Genserico Encarnação, mas que estaria presente o Dr. Antônio Carlos Medeiros, fazendo o pronunciamento do Governador. No entanto, parece-me que também esse pronunciamento está delegado ao Dr. Genserico, que disporá de até 20 minutos para falar pelo Governador. Em seguida, a coordenação estipulou até 10 minutos para uma saudação, que nós preferiríamos fosse feita pelo Prefeito anfitrião, porque recebe todos os interessados neste seminário. Depois disso, encerraremos a fase de instalação, desfar-se-á a Mesa e será instaurado o primeiro painel técnico, conforme a programação prevista, já estando presentes todos os outros expositores ou seus honrosos representantes.

Passo a palavra ao Exmº Sr. Prefeito Municipal de Guarapari, Dr. Paulo Borges, que assim assume a Presidência.

Há uma referência que devemos registrar um acontecimento, que Nelson Rodrigues chamava de "circunstâncias em que teria baixado o Sobrenatural de Almeida". Ou seja, não há solução para certas situações, o Sobrenatural de Almeida nos alcança aqui e ali. O Ministro Fernando Domingos Catão estava programado para o evento há quase três meses. No entanto, ontem a sua mãe teve um enfarte grave, e S Exª ocupou-se em nos contatar, empenhado em manter o compromisso. Tentou embarcar, mas, numa sexta-feira em Brasília, sem reserva, não é fácil. Conseguiu embarcar a ilustre assessora especial para políticas regionais, Drª Enídia Lago, que, com todos esses atropelos, está nos honrando com a sua participação e manterá o compromisso do Ministro do Governo Federal nessa temática das políticas regionais que importa ao projeto como um todo. Saúdo não só o empenho do Ministro como a presença da sua representante, com o gabarito que todos sabemos, sendo uma especialista na área.

É verdade que antecipamos os defeitos dessas circunstâncias, as omissões aqui ou ali, mas o Judiciário faz-se representar na figura do Dr. Amilcar Fernando Leles de Oliveira, meu ex-colega de Universidade Federal e juiz nessa comarca. Assim, saudamos o Judiciário Estadual.

O Dr. Silvio Assetti(?), que representa o Ministério Público Estadual, considere-se à Mesa, estando presente considere-se à Mesa..

O Dr. Edval Petrius(?), ex-Prefeito de Anchieta, está presente e ilustra os trabalhos.

Quero sublinhar o empenho de todos os Municípios que, com impedimentos maiores ou menores, se fizeram presentes, particularmente o Secretário de Turismo de Presidente Kennedy, que, mesmo com dificuldade de mobilizar participantes diretamente pela municipalidade, encontra-se nesta reunião. Isso significa exatamente o interesse qualitativo que deve estar caracterizando seminários ou eventos desse tipo. Não há importância quanto à quantidade de participantes, mas quanto ao interesse do evento. E Presidente Kennedy está presente com o seu Secretário de Turismo, e não tenho dúvidas de que é qualitativamente significativa, em todas as atividades pela municipalidade, a mobilização dos seus representantes.

Com a mesma importância qualitativa, Anchieta faz-se representar por uma delegação de aproximadamente 55 pessoas, o que é explicável, pois Anchieta está, neste ano, particularmente estimulada pelos 400 anos do Padre Anchieta, o que muito nos contagia.

Também encontra-se presente, empenhado nas questões da educação e dando sua força ao seminário, o Dr. Nésio Satler, Delegado do MEC, que representa o Ministério da Educação no Estado do Espírito Santo.

Encontra-se também no recinto o Prefeito de Pedro Canário, Dr. Atail de Canal(?), a quem convido para compor a Mesa, simbolizando os demais presentes, para que se sintam igualmente na composição da Mesa. (Palmas)

Convido o Exmº Sr. Prefeito de Marataízes, Dr. Ananias Vieira, muito conhecido, para assumir seu lugar à Mesa. (Palmas)

Tenho o prazer de convidar a ilustre Vice-Prefeita da Capital, Drª Luzia Toledo, para assumir seu lugar à Mesa. Embora não faça parte da região, ela é interessada no projeto como um todo. (Palmas.)

Sendo professor da Universidade Federal do Espírito Santo, tenho o prazer de convidar meu colega (?) Nicolau, Coordenador do Curso de Pós-Graduação do nosso Centro Tecnológico da UFES - Curso de Pós-Graduação em Corredor Centro-Leste, representando o Reitor José Werner Freire Macedo. ??? (Palmas)

Tenho o prazer de convidar à Mesa a Exmª Srª Secretária de Turismo de Guarapari, nossa anfitriã, que tem demonstrado denodo em apoiar o projeto, Drª Diana Tristão. (Palmas)

Em vista da ênfase dada neste seminário ao turismo, não obstante outros temas serem tratados também, convidamos à Mesa a representante da Embratur, que também será conferencista do segundo painel, a ex-Deputada Federal pelo Estado do Espírito Santo, Drª Rose de Freitas, Diretora Administrativa da Embratur. (Palmas)

A Drª Rose já está presente nas dependências do hotel e, assim que estiver presente no recinto, poderá tomar assento à Mesa.

Antes de passar a palavra à Presidência dos trabalhos, atribuída, nesta circunstância, devido à ausência do Governador - mas está aqui a sua representação, honrando o compromisso com o seminário -, ao nosso Prefeito, faço um esclarecimento rápido: em primeiro lugar, este momento é o de abertura. Segundo a programação, estarão se pronunciando o Exmº Sr. Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação do Senado Federal, Senador José Ignácio Ferreira, tendo em vista ser a Comissão a patrocinadora de todo o projeto de Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo. Falaria a seguir o Sr. Governador. Tenho um comunicado do Palácio informando que S. Exª será representado pelo Sr. Genserico Encarnação, mas que estará presente o Dr. Antônio Carlos Medeiros, fazendo o pronunciamento do Governador. No entanto, parece-me que também esse pronunciamento está delegado ao Dr. Genserico, que disporá de até 20 minutos para falar pelo Governador. Em seguida, a coordenação estipulou até 10 minutos para uma saudação, que nós preferiríamos fosse feita pelo Prefeito anfitrião, porque recebe todos os interessados neste seminário. Depois disto, encerraremos a fase de instalação, desfar-se-á Mesa e será instaurado o primeiro painel técnico, conforme a programação prevista, já estando presentes todos os outros expositores ou seus honrosos representantes.

Passo a palavra ao Exmº Sr. Prefeito Municipal de Guarapari, Dr. Paulo Borges, que assim assume a Presidência.

Há uma referência que devemos registrar - Nelson Rodrigues chamava essas circunstâncias de Sobrenatural de Almeida, ou seja, não há condições para certas situações. O Sobrenatural de Almeida. O Ministro Fernando Domingos Catão, programado para o evento há quase três meses, cuja sua mãe enfartou-se ontem, ocupou-se em nos contatar e, empenhado em manter compromisso, tentou, numa sexta-feira em Brasília e sem reserva, e conseguiu embarcar a ilustre assessora especial para políticas regionais, a Drª Enídia Lago, que, com todos esses atropelos, está nos honrando e participando e mantendo o compromisso do Ministro do Governo Federal nessa temática das políticas regionais que importa ao projeto como um todo. Saúdo não só o empenho do Ministro como a presença da sua representante, com o gabarito que todos sabemos, sendo uma especialista na área.

É verdade que antecipamos os defeitos dessas circunstâncias e as omissões daqui ou dali, mas o Judiciário faz-se representar na figura do Dr. Amilcar Fernando Leles de Oliveira, meu ex-colega de Universidade Federal e Juiz nessa Comarca. Assim, saudamos o Judiciário Estadual.

Dr. Sílvio, que está presente representando o Ministério Público Estadual, considere-se à mesa.

O Dr. (?), ex-Prefeito de Anchieta, está presente e ilustra os trabalhos.

Quero sublinhar o empenho de todos os municípios que, com impedimentos maiores ou menores, se fizeram presentes e, particularmente, o Secretário de Turismo de Presidente Kennedy, que, mesmo com dificuldade de mobilizar participantes diretamente pela municipalidade, se encontra nesta reunião. Isso significa exatamente o interesse qualitativo que deve estar caracterizando seminários ou eventos desse tipo. Não há importância quanto à quantidade de participantes, mas quanto ao interesse do evento. E Presidente Kennedy está presente com o seu Secretário de Turismo, e não tenho dúvidas de que é qualitativamente significativo, em todas as atividades pela municipalidade, a mobilização dos seus representantes.

Com a mesma importância qualitativa, Anchieta faz-se representar por uma delegação de aproximadamente 55 pessoas, o que é explicável, pois Anchieta está, nesse ano, particularmente estimulada pelos 400 anos do Padre Anchieta, o que muito nos contagia.

Também encontra-se presente, empenhado nas questões da educação e dando sua força ao seminário, o Dr.(?), Delegado do MEC, que representa o Ministério da Educação no Estado do Espírito Santo.

Encontra-se também no recinto o Prefeito de (?), a quem convido para sentar à mesa.

(Palmas)

...os demais que venham a se fazer presentes que se sintam igualmente na composição da Mesa.

O SR. (Não Identificado) - Declaro aberto o II Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo.

Concedo a palavra ao Coordenador Geral para que proceda à continuidade deste evento.

O SR. (Não Identificado) - A representação de Presidente Kennedy faz-se pelo Sr. Fernando Mário Barroquim, que também representa o prefeito local. A nossa homenagem a Presidente Kennedy.

Concedo a palavra ao Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, Senador José Ignácio Ferreira que se pronunciará da tribuna.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Saúdo inicialmente os membros da Mesa já nominados pelo Coordenador desse projeto, as autoridades presentes e, em especial, os professores e alunos da UFES e das faculdades de turismo de Guarapari e de Vila Velha e de outras entidades de ensino. Saúdo, também, o Prefeito de Guarapari, alguém que respeito muito, pela sua luta, o Sr. Paulo Borges, que enfrenta mil dificuldades para resgatar Guarapari com o turismo e que está preparando a infra-estrutura daquela cidade para que isso se realize. Saúdo ainda o Diretor-Presidente da Rede Gazeta, Dr. Carlos Fernando Lindemberg Filho, que não está presente, agradecendo à Rede Gazeta, pelo auxílio que nos tem dado nesses eventos, ao pessoal do SESC, ao Dr. Goodman, a toda direção do SESC-SENAC, que também nos ajuda muito neste II Seminário Regional de Desenvolvimento do Espírito Santo, à Prefeitura de Guarapari, a nossa coordenação, Dr. Geraldo Simões e a todos aqueles que o auxiliam nesse trabalho imenso.

Realmente, ficamos devendo muito a todos que aqui mencionei pela luta que estão tendo. Agradeço também a Samarco pela sintonia que tem mantido conosco não só nesse evento, mas também em outros anteriores, como o que realizamos, com grande expressão, em Vitória, Espírito Santo.

O Dr. Almir Bressan, numa palestra recentemente realizada em Colatina, reportava-se ao Município de Santa Maria do Jetibá - que alguns devem conhecer -, localizada numa região acima de Santa Leopoldina, encravada nos morros, com cheiro e cara de Europa. Lá estão os descendentes dos pomerânios, originários de uma região da Alemanha.

Há pessoas em Santa Maria do Jetibá que nunca desceram até Santa Leopoldina, nunca foram a Vitória. Trabalham naquela localidade, mantendo, inclusive, muitos dos seus costumes. A colonização alemã começou no Espírito Santo em 1847. Estamos comemorando, agora, 150 anos do início da colonização alemã, que antecedeu a colonização italiana no Espírito Santo.

Pois bem, esse pessoal não sabe da existência do restante do Brasil, nem do restante do Espírito Santo e, muito menos, da existência de uma China continental de que muitos deles nunca ouviram falar, nem por leituras de jornal.

O que tem a ver Santa Maria do Jetibá com a China comunista, com a China continental? Aparentemente, nada; mas, na hora em que o chinês continental colocou o alho por ele produzido no mercado mundial a preços aviltados, isso afetou diretamente o preço do alho produzido pelos pomerânios lá em Santa Maria do Jetibá. O que quer dizer isso? Quer dizer que nós, na realidade, estamos vivendo hoje - e cada dia mais vamos viver - em um mundo fortemente interdependente. Tudo o que acontece aqui, de alguma maneira, afeta os outros lá fora, e tudo o que acontece lá fora, de alguma maneira, nos afeta aqui. Essa interdependência é a marca dos tempos de hoje, em que a velocidade das mudanças e das transformações científicas e tecnológicas está comandando as mais diversas conseqüências na história, na cultura, na mudança dos costumes, na economia. Estamos vivendo em um tempo que, dificilmente, nos próximos séculos, vai ter paralelo. É um tempo de mudança muito intenso o que experimentamos hoje.

O Brasil tinha de acompanhar essa realidade mutante. Por quê? Porque há um processo de "mundialização" da economia que está integrando o mundo com uma força que não conseguimos impedir. O que está acontecendo no mundo, na verdade? Está acontecendo um movimento que não tem nada de ideológico e não tem nada de faccioso; é um movimento histórico que acontece, um espasmo do capitalismo produzindo as mudanças contra as quais não temos

como lutar no sentido de impedi-las; só temos de lutar para atenuar os seus efeitos perversos, procurando minimizar os desníveis que cada vez mais se acentuam, implementando programas das mais variadas naturezas, como o de combate ao desemprego e coisas semelhantes. Há problemas gravíssimos contra os quais temos sempre de nos insurgir, ou seja, procurando minimizar os seus efeitos.

Por exemplo, um máquina entra em um campo e libera 100 homens que estavam trabalhando nos canaviais - isso ocorre no norte do Espírito Santo, onde se planta cana-de-açúcar e, também, em Pernambuco. O que está acontecendo é um processo de transformação fantástica em que o Brasil está se inserindo e o Espírito Santo tem de acompanhar o Brasil, queira ou não. O Espírito Santo está vivendo essa realidade de mudança.

Ontem, lá em Muniz Freire, dizíamos que o nosso Estado é um "Estadinho" gostoso, pronto para o desenvolvimento; é um Estado que tem se desenvolvido muito. Temos orgulho do Espírito Santo. E nós nos recordávamos o que era o Espírito Santo no passado, ontem, na inauguração de uma usina de 25 mW da Samarco,

A Coroa Portuguesa determinou que fôssemos uma espécie de muro de proteção contra os invasores que chegassem pelo mar e quisessem alcançar Minas Gerais; e que também fôssemos um muro de proteção contra aqueles que quisessem sair de Minas Gerais com riquezas para chegar ao litoral. A Coroa Portuguesa não permitia sequer que se fizesse um pontilhão em um córrego. Os batalhões de engenharia do Exército eram proibidos de construí-los.

Então, o Espírito Santo teve um destino de muro, de óbice para que aquelas coisas não ocorressem. Enquanto vivemos na estagnação durante 300 anos, com a descoberta de ouro em Minas Gerais, a cultura mineira evoluiu muito mais do que a nossa. Havia um vínculo entre a Coroa Portuguesa e o Estado de Minas Gerais, porque, naturalmente, ali estavam as minas gerais.

Essa realidade dificultou o desenvolvimento do Espírito Santo durante 300 anos. Em 1847, chegaram os primeiros alemães ao Espírito Santo; depois, disso, vieram os italianos. Essas pessoas chegaram e começaram a ocupar os vazios, as matas fechadas, jogados em pequenas glebas de terra, entregues aos seus próprios destinos. Essas pessoas enfrentaram a mata agreste, as dificuldades, os índios - porque ainda remanesciam índios -, as feras, um ambiente hostil e doenças tropicais que não conheciam.

Então essa gente começou a dar sentido a um Estado que é pequeno, encravado no meio da costa brasileira, mas com um enorme potencial, como os senhores vão ver no curso desses trabalhos.

Esse Espírito Santo que ficou 300 anos impedido de se desenvolver, curiosamente reverteu seu próprio destino: de muro, que lembra até fuzilamento, objeção, empecilho, transformou-se em porta oceânica, não só para ele mesmo como para toda uma região. Onde ele se encrava? Numa posição notável dentro do País, colado ao Nordeste - o Nordeste termina e começa o Espírito Santo -, ligado às demais divisões do Sudeste, ligado ao Sul, e - algo que Estado nenhum da Federação tem - uma penetração pelo interior, pela interlândia brasileira, no coração do Brasil, com uma espinha dorsal, que são as paralelas de aço da Estrada de Ferro da Vale do Rio Doce e, depois, da Rede Ferroviária Federal, ambas privatizadas.

Esses quase dois mil quilômetros de estradas que formam uma espécie de espinha dorsal dessa região desembocam nas janelas oceânicas que abrimos na costa do Espírito Santo.

É um funil com dois milhões de quilômetros quadrados, quase um quarto do território brasileiro, que formam esse quadrilátero no cerrado, onde há o que falta para a agricultura lá fora. Ou seja, o Japão não tem terras, o Japão não tem água. Ali, temos terras, água, solos que foram corrigidos e estão, cada vez mais, sendo corrigidos e que vão transformar aquela região em um celeiro, não só para o Brasil, mas para o mundo.

Essa é uma realidade nossa. Ninguém nos tira isso. O Espírito Santo está numa localização que, provavelmente, terá sido pressentida pelo Criador lá longe, como se dissesse que este pedacinho de terra, no futuro, iria se sobressair.

Mais que a posição natural do Estado, construímos oito portos que são as "janelas oceânicas", importantes demais para toda a economia não só do Espírito Santo, mas também para a economia de toda a interlândia. O bico do funil é aqui. Dois mil quilômetros de estradas de ferro chegam ao Espírito Santo e aí temos as perspectivas da realidade que se abrem para a economia com o Porto da Barra do Riacho, em Aracruz, num País que hoje movimenta 900 mil contêineres/ano, vai movimentar, ao que se pretende, um milhão de contêineres/ano. Quer dizer, o Porto de Riacho sozinho já tem perspectivas para atender a mais do que toda a movimentação de contêineres de todo o País.

Temos uma ferrovia que não é um sonho - até porque sonho é necessário sempre. Tudo o que temos no nosso Estado um dia foi objeto de sonho, mas essa ferrovia caminha para a concretização - ela sairá de Jardim América e irá a Cachoeiro do Itapemirim. Essa ferrovia que vem roçando os portos, lambendo o sistema portuário vai se tornar realidade e vai desafogar a rodovia BR-101 sul.

A rodovia BR-101 não tem grandes horizontes. Temos de abrir a cabotagem no Brasil e abri-la evidentemente na costa do Espírito Santo, que é o grande beneficiário dessa liberação da cabotagem no Brasil.

A BR 101 não agüentará transportar o que será produzido para o mercado interno pela CST. Quer dizer, com essa ferrovia teremos um ramal ferroviário para a Samarco e se abrirão perspectivas portuárias para ampliação do porto dessa região. Há uma expectativa de abertura para o Sul e, afinal, ligaremos a Grande Vitória a São Paulo, pois estaremos ligando Jardim América a Cachoeiro do Itapemirim.

E mais ainda: com essa ferrovia que ligará o sul da Bahia, o Município de Alcobaça, até o Porto de Riacho, onde já existe um ramal ferroviário de 36 quilômetros ligando Riacho a João Neiva(?), na verdade, vamos ligar, completadas essas duas ferrovias, o Nordeste a São Paulo.

Tenho vendido esse idéia. O paulista, no entanto, é uma figura difícil. A visão do empresariado de São Paulo parece que ainda não se abriu para a realidade que estamos vivendo, é uma visão ainda bem imperialista internamente, quer dizer, parece que eles não se sintonizam com o momento que o mundo e o Brasil estão vivendo. Então, tenho vendido a idéia de que essas duas ferrovias vão ligar o Nordeste do Brasil a São Paulo.

Pois bem, há a perspectiva de construção dessas ferrovias; há o Porto de Riacho, e, além disso, a construção de um aeroporto de cargas é uma possibilidade não tão longínqua, aeroporto que poderá se transformar, no futuro, em um aeroporto internacional - poderá ser localizado aqui ou em Aracruz.

Temos infra-estrutura para implementar tudo isso no Espírito Santo, um Estado pronto para dar um grande salto para o futuro como o menor Estado da região mais rica do Brasil.

Temos, também, infra-estrutura de telecomunicações. Quando presidi a Telebrás tive oportunidade de influir muito para que isso ocorresse. Lançamos no Brasil a telefonia celular; implantamos no Brasil, de forma definitiva, a fibra ótica, driblamos grande parte desse País e implantamos a telecomunicação celular em todo o Brasil, quando esta apenas começava no Rio de Janeiro.

Pois bem, a infra-estrutura de telecomunicações do Espírito Santo é uma das coisas que nos dá orgulho porque, guardadas as proporções, o Espírito Santo é o Estado mais bem situado em termos de telecomunicações. Essa infra-estrutura somada à estrutura portuária, à ferroviária, à rodoviária é que permitirão que o Estado se lance ao grande desenvolvimento.

Todas as sedes dos Municípios do Espírito Santo estão ligadas à Capital por estradas asfaltadas. Ao nosso Estado falta apenas uma "coisinha": a energia. Geramos apenas 18% da energia que consumimos, precisaríamos gerar 82% para nos tornamos auto-suficientes. Essa energia que nos falta começa a ser produzida. Ontem inauguramos uma pequena usina que eu dizia que era simbólica, mas emblemática da revolução que está se processando no Brasil e no Espírito Santo. Trabalhamos justamente no nosso calcanhar de Aquiles. É uma usina pequena, 25 megawatts, mas é um símbolo do tempo novo que procuramos abrir para o Espírito Santo e para o País. É a primeira usina feita a partir do estímulo de uma lei elaborada pelo então Senador Fernando Henrique Cardoso, hoje Presidente da República. Sua Excelência está tendo oportunidade de implementar o que estabelece a lei e nós já começamos inaugurar várias usinas no País. Pois bem, a primeira foi no Espírito Santo.

Nós temos o quê para enfrentar esse problema de energia? O gás de Campos vai chegar à grande Vitória, um Estado que hoje não produz um milhão de metros cúbicos por dia. A produção de gás de São Mateus é de apenas 750 mil metros cúbicos por dia e vai ficar toda em São Mateus a fim de que tenhamos uma termoelétrica que possa influenciar nas perspectivas econômicas do norte.

Do sul vem o gasoduto que será sangrado para a Samarco, para os municípios do sul do Estado, para que possamos ter termoelétricas a gás e desenvolver mais ainda o Espírito Santo, da forma como projetamos, ou seja, harmoniosamente.

Não queremos um tipo de desenvolvimento que faça crescer a cabeça cada vez mais em detrimento dos municípios do interior; queremos um desenvolvimento espacial que não aprofunde os desníveis regionais dentro do Espírito Santo, nem fragilize os municípios do interior, não por razões menores, mas porque o Estado não pode mais se desenvolver de forma tão desarmoniosa como tem acontecido.

Nessa realidade toda, o gás é importante, assim como a infra-estrutura de telecomunicações, portuária, ferroviária e rodoviária. O nosso Estado não tem como dar errado, é um Estado que está condenado ao êxito, não há como impedirmos esse destino, ainda que quiséssemos. Os governos podem se suceder, mas estamos nos desenvolvendo independentemente deles.

Há 25 anos o Espírito Santo cresce mais do que o Brasil. Vocês, das Faculdades de Turismo, sabem por quê? Porque crescemos mais em termos proporcionais. O nosso Produto Interno Bruto cresceu mais, percentualmente, que o do Brasil entre 1970 a 1980; cresceu mais entre 1980 a 1990, e, também, cresceu entre 1990 e 1994. Em 1995, o Brasil cresceu 4%, e o Espírito Santo, 7,98%, quase o dobro do crescimento brasileiro. Isso independe de governos.

Fala-se em conta pública. Às vezes, me perguntam: como V. Exª fala isso se os pagamentos estão atrasados? É duro, queremos que o pagamento fique em dia. O Paulo recebeu o Município de Guarapari com 11 meses de pagamentos atrasados. Eu nunca tinha ouvido falar nisso. Ele colocou os pagamentos em dia, enfrentando as dificuldades, fazendo a infra-estrutura de água e esgoto que é básica para o desenvolvimento do turismo na cidade, está modernizando bairros, atuando nas praias, abrindo horizontes para o turismo.

Não queremos pensar em conta pública como fator limitante do desenvolvimento do Espírito Santo, até porque os tempos são outros. A verdade é que o Poder Público não tem mais dinheiro para investir, o seu papel há de ser o de indutor, ou seja, procurar o empresariado privado, que tem o dinheiro, que tem os recursos, para que este nos ajude a caminhar, a desenvolver o Estado nessa fatalidade histórica que é o desenvolvimento do Espírito Santo.

O Espírito Santo é um Estado condenado ao êxito e o que temos de fazer é trazer o nosso futuro e fazer com que o Estado continue uma caminhada eventualmente interrompida por dificuldades da ação estatal. Quer dizer, a área estatal não investe no Espírito Santo, mas há para se investir aqui cerca de US$4 bilhões. Estado nenhum, guardadas as proporções, tem essa perspectiva. Vamos ter nesse País, até o final do século, US$250 bilhões em investimentos; só na área de telecomunicações serão cerca de US$100 bilhões! É dinheiro que vai fazer mudar a cara deste País e temos que nos preocupar em que ele venha também para atenuar os desníveis regionais, os desníveis sociais, sejam desníveis em regiões do país, sejam internamente dentro dos Estados. Vamos ter que, agora, dosar a nossa atuação, compreendendo o momento em que estamos vivendo.

Finalmente, o turismo. O turismo é uma realidade no mundo, e as perspectivas que temos, todo potencial que temos é imenso. Nenhum Estado tem o que temos, vejam só: 400 quilômetros de costa, praias lindas. À meia hora das praias chegamos a uma região montanhosa, em que temos um dos três melhores climas do planeta. O Espírito Santo tem aquela região de Venda Nova, Marechal Floriano, um dos três melhores climas do planeta. Não é sem razão que ali se encontram investimentos sendo feitos por Roberto Marinho, da Rede Globo, Eliezer Batista tem lá a sua propriedade, porque eles sabem que é extremamente saudável. O pessoal que vinha de uma montadora que estava se projetando para cá colocou o dedo no mapa e disse assim: "Olha, queremos o Espírito Santo por causa disso". Eu perguntei: "Vocês querem colocar a montadora lá em cima?" E a resposta foi: "Não, queremos que os nossos executivos morem aqui porque sabemos a importância dessa região, do clima que ela tem."

Pois bem, praias, climas de montanha, todo um potencial. A nossa moqueca é festejada lá fora e,. outro dia, eu perguntava se sabiam o que era moqueca. O sujeito disse que não. Moqueca quer dizer peixe fervendo. O negro e o índio usavam essa palavra. É alguma coisa nossa, que marca a presença do capixaba na culinária. E às vezes vemos as oportunidades saindo por entre os dedos. Quando assisti aquela novela O Rei do Gado, fiquei triste, porque falava-se tanto no italiano, não tinha nada a ver com o Araguaia, gente. Podia perfeitamente ter mudado um pouquinho e colocado O Rei do Café, e teríamos aqui o Estado de maior taxa de sangue italiano sendo enaltecido, bastando um jeito qualquer, um tipo de relação qualquer que nos permita abrir espaço no País e afirmar a presença do Espírito Santo.

Temos, na verdade, todo um potencial, temos um povo trabalhador, temos uma infra-estrutura já pronta e, afinal, temos uma vocação para realizar tudo que se abre no Brasil. O Brasil explodiu feito uma granada, e as perspectivas se abriram, está-se dependendo de uma logística, ligar as pontas, e vamos fazer isso com competência. O momento que estamos vivendo no Congresso Nacional é de extraordinárias transformações, a realidade é mutante; começou em 1989, quando o Muro de Berlim caiu e começou todo o desenvolvimento das telecomunicações, tornando instantânea essas comunicações no mundo. Lembro-me que assisti à Guerra do Iraque, deitado na cama, as bombas caíam sobre Bagdá e eu assistia na televisão o instante mesmo em que aquele tiro cirúrgico batia no poço do elevador do edifício tal ou qual. Esse fato marca uma época, o fato de que estamos vivendo um tempo de extraordinária transformação e de grandes mudanças científicas e tecnológicas que estão determinando tudo mais neste mundo.

Nós vamos viver essa realidade, vamos juntos, no Espírito Santo, levantar - e esse é um dia importante - as nossas potencialidades, de alguma maneira refletir sobre elas, e constatar com muito orgulho que temos um Espírito Santo pronto para se inserir neste País, que está também sendo preparado para se inserir em uma economia mundializada. Nós, seguramente, vamos ter um dia muito fecundo. Muito obrigado. Um abraço para todos. Muito bem! (Palmas.)

O SR. (Não Identificado) - Um registro de dever, um destaque: encontram-se presentes alunos do curso de Pós-Graduação e Planejamento, Gerência e Operações do Corredor Centro-Leste de Exportação, a que já fiz referência, ao introduzir à Mesa, o ilustre colega da Universidade Federal, Professor José Maria Nicolau. Saúdo esses alunos da pós-graduação do Centro Tecnológico.

Tendo em vista o significado dessas presenças, quero referir-me ao Dr. Luiz Salesini, que teve a idéia de elaborar esse projeto conosco. Foi ele que teve a idéia de fazer este empreendimento. Ele representa aqui o prefeito de Aracruz. Antes, porém, se nos impõe convidar para fazer parte da Mesa os representantes de municípios que não são dessa região, mas revelam interesse pelos temas, como o prefeito de. Mimoso do Sul. Dr. Roland Rangel. (Palmas)

Dada a estimulação ao seus alunos e o carinho com que nos recebeu na Faculdade de Turismo de Guarapari, não posso deixar de referir-me à importante presença, no auditório, do presidente da mantenedora da Faculdade de Guarapari, Dr. Antônio Gotardo, a quem quero saudar, bem como a seus alunos. (Palmas).

Registro a presença dos ex-prefeitos desta terra anfitriã - Guarapari - Dr. Lira e Dr. Pedro Ramos, a quem peço que se considerem com assento à mesa. (Palmas)

Faço uma referência geral, mas simbolicamente destaco a presença de todos os vereadores e peço-lhes que recebam nossos agradecimentos pelo estímulo ao evento.

Na pessoa do Dr. Heckman Silveira, vereador de Vila Velha, quero, simbolicamente, cumprimentar todos os demais e agradecer-lhes a participação.

Convido para compor a mesa, o Dr. José Luciano Duarte Penido, Presidente da Samarco, que acedeu ao nosso convite.(Palmas)

...como essa do Dr. José Luciano Penido estimulam esse programa. Mesmo tendo confessado e antecipado dificuldades, motivo por que deixou a cargo do gerente, muito bem escolhido, da Samarco do Espírito Santo, Dr. José de Morais, a exposição que coube à Samarco, Dr. Penido saiu de Belo Horizonte, deixando de lado os compromissos anteriormente assumidos, mas infelizmente não pôde descer em Guarapari. O avião que o trouxe desceu em Vitória, e agora ele está aqui conosco. Esse é um esforço semelhante àquele da Drª Enídia Lago, que já destaquei. Após ter dificuldade de embarcar ontem em Brasília, ela chegou esta madrugada, às 2 horas, em Vitória e veio honrar o compromisso com o Dr. Fernando.

Ainda destaco, já antecipando meus agradecimentos, a presença da Assessora do prefeito, Terezinha Calixto, que muito enriquece o nosso trabalho.

O Senador Elcio Alvares acaba de ingressar no recinto (Palmas).

Muito honrados com a presença do também Senador Elcio Alvares, colega na Faculdade de Vila Velha, professor ainda do quadro, passamos às referências que eu estava encaminhando.

Agradecimentos antecipados: presente conosco na coordenação o chefe de Gabinete do Prefeito Paulo Borges; a quem devo muito, Dr. Alfredo Fontes; Dr. Teotônio Madeira, Diretor da Faculdade de Turismo, colega como professor e como advogado, cuja ajuda não posso deixar de ressaltar; Dr. Mário Petrock, que estimulou os alunos da Faculdade de Turismo de Vila Velha e coordena conosco o evento; Agradeço o apoio e a presença da Secretária de Meio Ambiente de Guarapari, Drª Linda Suzana Brant, que fará parte de um evento que acontecerá em 20 de setembro em Domingos Martins, cuja programação será entregue no transcorrer deste seminário; Drs. Sebastião Balarini e Benício Marques, do Bandes, convidados para debatedores, autoridades em temas do desenvolvimento do Estado do Espírito Santo presentes; Dr. Paulo Roberto, gerente da exemplar instalação geral do complexo do Sesc, que muito nos dignou, nos enriqueceu com o seu empenho em colocar as suas dependências à ordem de reuniões que fizemos aqui; Mas, particularmente, Senador José Ignácio Ferreira e Prefeito Paulo Borges, inexcedível o trabalho, o empenho que nos emprestou, em todos os sentidos, o Dr. Uchoa de Mendonça, que é, na verdade, o Diretor Regional do Sesc. Sem

ele não enfrentaríamos o desafio de colocar num cenário tão pomposo uma presença qualitativa tão importante, mas que quantitativamente nos preocupava. Entretanto, muito nos estimulou todo o esforço que vimos desde o começo no Dr. Uchoa de Mendonça, que sempre se excedeu naquilo que solicitávamos, e prontamente. E ainda a participação de Richard Moreira, um especialista em turismo convidado para debatedor.

Se omito participações, desculpem-me por fazê-lo. Lembrem-se que o homem é ele e sua circunstância. E na circunstância em que nos encontramos, muitas vezes nos omitimos nesta ou naquela referência. Por isso, pedimos desculpas e compreensão.

Mas passo a palavra ao Exmº Sr. Representante do Governador do Estado, a seguir, e ao Prefeito Municipal. E não há como não quebrarmos o protocolo, a organização, e solicitar ao Exmº Sr. Senador Elcio Alvares que se pronuncie, querendo, em uma saudação ou uma contribuição que sei será qualitativamente importante para o evento. A seguir, o Dr. Paulo Borges.

Com a palavra o Dr. Genserico, por favor.

O SR. GENSERICO ENCARNAÇÃO - Bom dia.

Em primeiro lugar, eu solicitaria ao coordenador e Presidente da Mesa para fazer o meu rápido pronunciamento sentado. Como falei, ele vai ser extremamente rápido, primeiro, porque depois do pronunciamento do Senador José Ignácio Ferreira, ele diminui de importância terrivelmente, e também porque temos de dar tempo aos outros importantes palestrantes deste evento.

Saúdo inicialmente o Senador José Ignácio Ferreira, o Senador Elcio Alvares, o Prefeito de Guarapari e demais Prefeitos, autoridades presentes e toda essa audiência maravilhosa do II Seminário da Comissão do Corredor Centro-Leste. É um prazer estar aqui, e, mais do que um prazer, é uma honra estar representando o Exmº Sr. Governador do Estado, Dr. Vitor Buaiz.

E, principalmente, por estar nesta belíssima reunião sul litorânea do Estado do Espírito Santo, com que todo capixaba tem ligações afetivas muito fortes, pela sua beleza.

Em primeiro lugar, quero registrar a importância dos seminários regionais patrocinados pela Comissão do Corredor Centro-Leste, desse périplo que se faz em todo o território capixaba, para difundir e discutir o futuro da sociedade capixaba. Essa preocupação, a despeito das vicissitudes conjunturais por que passa o nosso Estado, de discutir, de pensar o futuro do Espírito Santo, está muito presente no atual Governo. Exatamente por causa disso, ele recentemente criou a Agência de Desenvolvimento em Rede do Espírito Santo, a Aderes, de que tenho a honra de participar, para coordenar, articular e induzir, como falou o Senador José Ignácio Ferreira, para catalizar alguns dos principais projetos básicos da economia capixaba.

O Corredor Centro-Leste e esses projetos que nós, na Aderes, chamamos de estruturantes, necessariamente constituirão a base de um novo ciclo de desenvolvimento do Estado. Como disse o Senador José Ignácio Ferreira, este Estado está pronto para o desenvolvimento. E nós, da Aderes, partilhamos desse entusiasmo.

Eu queria destacar, entre os projetos que estamos coordenando - alguns deles já citados pelo Senador José Ignácio Ferreira -, os projetos a seguir.

O projeto de energia, por exemplo. O Espírito Santo, como todos sabem, é um Estado que importa 85% de suas necessidades energéticas. Aqui somente são geradas, no momento, 15%. Resolver, solucionar a equação energética no Estado é básico para o novo salto de desenvolvimento do Espírito Santo. Nesse particular, o advento de uma maior disponibilidade de gás natural é fundamental para essa virada.

Hoje estamos com uma capacidade de geração de 170 megawatts, aproximadamente, e há os projetos em estudo e em expansão, entre os quais se destaca o projeto de Nunes Freire, de iniciativa da Samarco (pessoalmente, lamento profundamente o impasse que aconteceu, que não deu margem à emissão da licença de operação dessa usina; mas estou plenamente consciente de que, nos próximos dias, esse impasse será resolvido, para bem de todos).

Com a geração de 174 megawatts, mais, em expansão, em estudo, 150 megawatts, duas capacidades de origem hidroelétrica, e a possibilidade de gerarmos 150 megawatts no norte do Espírito Santo, mais 500 na grande Vitória, a partir do gás natural, estas duas últimas capacidades termolétricas, estimamos que, na virada do século, poderemos estar atingindo uma virtual auto-suficiência na produção de energia elétrica no Estado.

Temos dois acordos assinados no que diz respeito ao gás natural, com a Petrobrás e a Escelsa, garantindo fornecimento para a usina termoelétrica do norte do Espírito Santo. As negociações e as conversações para esse acordo estão indo de vento em popa, com o gás natural local, do Espírito Santo. Esperamos virar o século com uma disponibilidade de 2 milhões de metros cúbicos por dia.

O segundo grande acordo é o Acordo Petrobrás/Vale do Rio Doce, citado pelo Senador José Ignácio, no sentido de trazer gás natural de fora do Estado, da Bacia de Campos ou eventualmente da Bolívia; prioritariamente, porque o acordo é firmado entre a Petrobrás e a Vale do Rio Doce para os projetos da Companhia Vale do Rio Doce, que poderão, no seu desenvolvimento, servir também, dado que o gasoduto passará por essa região, aos interesses da Samarco. Não só esses dois grandes acordos devem servir aos interesses dessas grandes empresas, mas devem também possibilitar a disseminação de gás em todo o Estado, permitindo uma saudável descentralização da atividade econômica em todo o Espírito Santo.

O Acordo Petrobrás/Vale do Rio Doce tem sofrido algum ruído na sua evolução, nas suas conversações, o que é natural, porque a Vale foi privatizada recentemente e os controladores possivelmente não chegaram a estruturar um plano estratégico para a empresa. Não tenham dúvidas de que, mais cedo ou mais tarde - a expectativa é de que isso aconteça mais cedo -, esse gasoduto chegará até Vitória, trazendo um complemento de quatro milhões de metros cúbicos.

Portanto, o mercado de gás natural do Espírito Santo deverá decuplicar no médio prazo, passando de 600 para 6 milhões de metros cúbicos. Quanto a isso não tenho dúvidas, porque o Espírito Santo é a passagem natural para a interligação das redes de gasoduto Nordeste/Sudeste.

Gostaria de citar um outro projeto estruturante, que são as ferrovias litorâneas Norte/Sul, também citadas pelo Senador José Ignácio, e a ferrovia litorânea sul, que passará por essa região e que também com a participação da Samarco terá um ramal a ser estendido.

Faço o registro também do Porto da Barra do Riacho, que teria reflexos indiretos importantes nessa região e um programa de turismo que eu, nesta oportunidade, ainda não tenho em mãos, mas dentro de alguns minutos passarei a proposta desse plano diretor de turismo, às mãos do Senador José Ignácio. Também nesta oportunidade, farei entrega ao Senador José Ignácio, Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste do Senado Federal, de um documento sobre a concessão do sistema da Rodovia do Sol. São projetos muito importantes na área de turismo, que estão sendo coordenados e são de fundamental importância para a região do litoral sul do Espírito Santo.

Eu gostaria de novamente saudar a iniciativa da Comissão do Corredor Centro-Leste do Senado Federal, os prefeitos da região, demais autoridades presentes e dizer que tenho certeza de que este seminário terá significativo sucesso diante dos temas que os expositores abordarão, usando da palavra nesta oportunidade.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. COORDENADOR - Devo sublinhar que a seqüência deste seminário equivaleria a um curso de atualização sobre o desenvolvimento do Espírito Santo, seus problemas, suas virtudes e suas potencialidades. De maneira que estou sempre convidando, o seminário está sempre aberto a todos os participantes,

Ainda nesta manhã, será entregue a matriz do **folder**, que o Senado Federal vai imprimir e divulgar nos próximos dias, e a programação do terceiro seminário, que acontecerá em Domingos Martins, com ênfase em meio ambiente e turismo, continuando com aspectos relacionados ao turismo que não forem tratados neste seminário. É uma seqüência; são oito seminários regionais, sendo cinco na região da Grande Vitória, um por município. No final, projetamos para abril ou maio um grande seminário estadual em torno dos 77 municípios do Espírito Santo. Na verdade, há um projeto, e este seminário integra esse projeto.

Quero, ao homenagear o Senador Elcio Alvares, destacar que a fiel escudeira Drª Solange Rezende está presente, colega, advogada. Representando o Centro de Estudos e Pesquisa em Pós-Graduação da UVV, contamos com a presença do professor Germano Borges. Aliás, a UVV está representada na Mesa pelo Senador Elcio Alvares e por mim próprio, que somos professores do quadro da UVV e muito nos gratifica representarmos aquela universidade.

Passo a palavra ao Exmº Sr. Prefeito Municipal, Paulo Borges, que fará uma saudação como dignitário máximo do Município anfitrião.

O SR. PAULO BORGES - Sr. Senador José Ignácio Ferreira, Sr. Senador Elcio Alvares, Srs. Prefeitos de Marataízes, Piúma e Anchieta, Sr. Representante do Governador, Srª Vice-Prefeita de Vitória, Sr. Prefeito de Mimoso do Sul, Sr. Superintendente da Samarco, Srª Secretária Municipal, Srs. Vice-Prefeitos de Guarapari e Anchieta, Srs. ex-Prefeitos de Guarapari, Srs. Vereadores, alunos das faculdades de Direito de Guarapari e de Vila Velha, demais autoridades representativas dos setores organizados dos municípios que

estão aqui compondo este seminário, minhas senhoras e meus senhores, nós nos sentimos honrados com a presença dos senhores aqui neste seminário que representa os novos caminhos para o desenvolvimento e a integração de todos os municípios do Espírito Santo.

Essa integração se faz necessária porque hoje não se pode falar em desenvolvimento sem integração. Nós que somos do litoral sul - Municípios de Anchieta, Piúma, Marataízes, Itapemirim, Presidente Kennedy -, temos consciência da necessidade de um trabalho dirigido e integrado para o desenvolvimento do turismo nesta região. Com este pensamento - que acredito ser de todos os prefeitos presentes e de todos os prefeitos do Estado do Espírito Santo -, esta integração fará com que as políticas econômicas sejam dirigidas inteligentemente para um caminho convergente, para a profissionalização do turismo em nosso Estado.

O Espírito Santo tem trabalhado amadoristicamente no setor de turismo. Temos que pensar uma maneira diferente do que vem sendo feito. Outro dia, dei o exemplo do que aconteceu na Bahia em relação ao turismo, quando era Governador o Senador Antonio Carlos Magalhães - não tenho nenhum compromisso político com esse cidadão - que impôs à Bahia uma política para o turismo definida quando da sua nomeação para Governador pela primeira vez, sucedendo a ele uma pessoa que seguiu a mesma linha política. Posteriormente, no retorno de Antonio Carlos Magalhães, definiu-se 12 anos de política para o turismo na Bahia. E o que aconteceu? Todos nós estamos vendo e presenciamos, o País inteiro, além dos movimentos culturais, o que representa o turismo em termos de Bahiatursa para o desenvolvimento do Estado e para o fortalecimento do turismo no Brasil.

O que precisa ser feito no Espírito Santo? Dentro dessa filosofia e deste seminário precisamos de uma integração das ações governamentais em defesa do turismo em toda a nossa região. Por isso, defendemos a privatização da Rodovia do Sol, a extensão dessa privatização da duplicação não só até Guarapari como também a integração dos demais municípios como Anchieta, Piúma, Marataízes e Itapemirim, ligando inclusive a Presidente Kennedy, no extremo sul do Estado, unindo ao Estado do Rio de Janeiro. Com essas ações, temos certeza de que os governos que se sucederem com essa mentalidade que está sendo colocada na cabeça de muitas pessoas e está tomando corpo e volume... Temos hoje o exemplo do Ex-Governador Elcio Alvares que, na sua gestão, deu um impulso muito grande ao turismo...(Palmas)... e, posteriormente, tivemos uma quebra nessa política e a situação está aí para todos verem.

O Governador Gerson Camata impôs uma política de turismo eficiente, que foi quebrada posteriormente pelos demais governadores, e hoje o Espírito Santo não tem sequer uma empresa que possa trabalhar no turismo de uma maneira positiva e que possa levar o Estado a uma divulgação mais ampla, a um trabalho mais sério - o que todos queremos.

Não vou me alongar, mas essa mentalidade é a de todos os prefeitos que estão aqui e de todas as pessoas ou dirigentes, empresários e todos aqueles que fazem parte do setor de turismo do Espírito Santo e que querem o Estado com todas as suas potencialidades, suas belezas naturais e tudo aquilo que ele pode oferecer, como o próprio Senador José Ignácio disse bem. É até uma incoerência dizermos qualquer coisa contrária em relação a esse desenvolvimento, porque a coisa está tão aberta e clara que basta somente boa vontade para que tenhamos um desenvolvimento à altura que o Estado representa. (Palmas)

O SR. (Não Identificado) - Nas entrelinhas devo fazer alguns esclarecimentos de coordenação. Há um livro de freqüência, que foi assinado por cada um na entrada com o nome legível, local de procedência e telefone e há um livro, no decorrer de todo o seminário, de inscrição para fins de certificado pelas instituições empreendedoras do evento, constando em seu verso carga horária, para vermos o quanto para o professor universitário é importante curricularmente este tipo de evento, consubstanciado em efetiva participação e carga horária correspondente. É este certificado que será entregue e para tanto precisamos que cada inscrito, se ainda não o fez, proceda à colocação de seu nome no livro de inscrição. Há 3 mesas com 3 livros durante todo o transcorrer do seminário para recebimento dos dados pessoais, caso contrário não teríamos como fazer a expedição do certificado com nome completo legível, endereço completo, inclusive CEP, todos os dados que estão no livro.

Registro também as presenças do Dr. Carlos Anibal de Figueiredo, Presidente da Associação Brasileira dos Consumidores de Energia Elétrica; Vice-Presidente de Guarapari, Dr. Jair Lima; Vice-Prefeito de Anchieta, Amarilho Canizani. Contamos também com a presença de um colega que não posso deixar de mencionar, o professor Celso Perorda da Universidade Federal do Espírito Santo. (Palmas)

Devo ressaltar que o Ministério Público também se faz presente pela presença da Drª Sonia Maria Tereza Alvim, Promotora da Justiça de Anchieta e Piuma. (Palmas)

Está presente o Dr. Claudio Heckeman, consultor especial da Embratur, que fará uma exposição no segundo.

Passo a palavra, com muito prazer e prestígio para o seminário, ao Senador Elcio Alvares.

O SR. ELCIO ALVARES - Inicialmente, gostaria de dizer que temos que abordar exatamente aquilo que está dentro do contexto, que é o desenvolvimento regional, principalmente desta área litorânea.

Cumprimento o Senador José Ignácio, que tem sido um dos mais iluminados representantes do Espírito Santo na nossa Bancada Federal. O Senador tem um espírito moderno, evoluído, percebe exatamente o momento excepcional que o Espírito Santo pode viver, desde que seja alavancado um debate com essas virtudes que estamos realizando, neste instante, em Guarapari. Ao Senador José Ignácio e ao Geraldo Simões, que preside a Mesa e tem sido um dos impulsores deste movimento, os meus cumprimentos.

Gostaria de fazer uma colocação em relação ao grande tema que será abordado aqui - o turismo. Em toda a faixa litorânea do Espírito Santo, temos dois aspectos fundamentais: o turismo montanha e o turismo do litoral. O tratamento que está sendo dado hoje pela iniciativa privada ao turismo de montanha parece-me que ficou um pouco perdido dentro da área do litoral.

Como há aqui em Guarapari, para nosso orgulho, uma Faculdade de Turismo, eu queria tecer algumas considerações que considero fundamentais. A região é vasta. Guarapari, pouca gente sabe - o Prefeito Paulo Borges é um dos mais profundos conhecedores do nosso Município -, tem uma área agrícola muito importante, mas, quando se fala em Guarapari, que é o cartão de visitas do Espírito Santo, fala-se em praia; no desenvolvimento de turismo, tendo as praias como objetivo principal.

Está havendo um debate na televisão, e eu tenho acompanhado, quando venho ao Espírito Santo, sobre a questão do pedágio, pedágio disso e daquilo.

Eu posso dizer aos senhores que tenho uma visão de turismo bem avançada, uma visão nacional, decorrente do tempo que permaneci no Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo. Quando eu sentia as nossas dificuldades, com uma política até certo ponto tímida, uma política não agressiva com relação ao turismo, como Ministro, tendo em vista o programa da mais alta importância, que até agora não entendi por que não estamos participando dele, que é o Prodetur, eu incluí o Espírito Santo na região Nordeste. O Espírito Santo foi incluído na região que abrange a Bahia, Pernambuco e outros Estados nordestinos, porque senti que era a única forma de entrarmos no Prodetur. O Prodetur produziu efeitos extraordinários em favor de Pernambuco, do Rio Grande do Norte, do Ceará. Vocês sabem do impacto que tem o turismo no Ceará. Tudo isso foi alicerçado dentro de uma visão do Governo estadual, mas cercado por medidas em nível nacional, que nos permita mostrar que não só no Ceará - que penso ser hoje um pólo de turismo importante na chamada "Copa Dourada", que está sendo muito bem vendida - como também em Pernambuco tem havido uma grande evolução turística.

A Bahia é modelo para todos nós; ela tem tradição de cultura religiosa e fez da música, produzida por artistas excepcionais, um grande agente transformador do turismo, exemplos dessas mudanças são os trios elétricos, que revolucionaram o Carnaval em todo o País. Sempre se fala que tudo na Bahia acaba em festa, e nós, parede e meio com a Bahia, ainda sofremos algumas distorções relacionadas ao turismo que precisam ser debatidas.

Queria colocar inicialmente a questão da Rodovia do Sol e, quando me refiro a ela, não falo do trecho Vila Velha-Guarapari, mas, sim, da Rodovia do Sol que liga Vila Velha a Presidente Kennedy, porque é necessária a integração total. E, para isso, essa é uma rodovia é fundamental.

Certa vez, tive a idéia de fazer o Centro Administrativo do Espírito Santo exatamente na Praia do Sol, com o objetivo de envolver toda essa região de turismo num contexto administrativo. Infelizmente a idéia não foi à frente. E hoje, no Espírito Santo, há uma secretaria num lugar, outra secretaria noutro, ou seja, não há unidade administrativa. Com isso, perdemos uma excelente oportunidade de nos antecipar a algo que, inexoravelmente, o tempo irá determinar.

A conurbação de Vila Velha com Guarapari é inevitável e infelizmente está sendo feita de maneira desordenada. Além disso, chamo a atenção para a invasão da Barra de Jacu, que nenhum país civilizado do mundo permitiria. Foi uma agressão a todos nós. Defendo a política social, e todos conhecem meu pensamento, mas ali houve uma agressão ao nosso patrimônio. É aquela base de turismo que precisamos ter. Infelizmente as coisas acontecem.

politicamente passa-se por cima e ninguém reage. Por isso, a coisa cada vez mais cresce.

Temos que preservar essa porta que Deus nos deu, que é um patrimônio gratuito. Se não nos rebelarmos, nós políticos, os estudantes de turismo, cada vez mais aumentará esse crescimento desordenado. O Paulo Borges hoje tem realizado uma administração muito mais séria, voltada à preservação e sabe bem os problemas que enfrenta em Guarapari.

Vou um pouco mais além, porque não quero fazer apenas discurso de abertura deste evento. Estamos aqui com o Prefeito Moacir Assad, que realiza uma administração modelo, que mudou inteiramente a mentalidade de Anchieta, uma cidade inteiramente desprovida de qualquer sentido turístico e que está se inserindo agora num contexto notável.

Vou citar um exemplo do que Moacir realizou. Anchieta é uma cidade com profundos aspectos religiosos e, exatamente por isso, Moacir transformou os 400 Anos de Anchieta em um evento nacional, e a cidade mobilizou a atenção dos grandes noticiários nacionais e ficou em vigésimo lugar, por um largo período, em termos de visita. Por ocasião do encerramento daquela comemoração, tive a oportunidade de assistir à missa celebrada por Dom Lucas Moreira Mendes.

Isso é ter visão turística: aproveitar um evento, transformá-lo num acontecimento de repercussão nacional, tirando partido licitamente de uma atividade hoje fundamental em vários países do mundo. Infelizmente, ainda no Espírito Santo não tivemos essa visão.

Não me conformo que o Brasil perca para a Argentina e para o Uruguai em volume de turistas; também não compreendo por que o Espírito Santo ainda não pensou em uma política de turismo integrado, valorizando as belezas daquela terra. Isso depende exclusivamente da iniciativa privada. Temos Colibris, em Santa Tereza, uma montanha extraordinária.

Está na hora de se refletir sobre esse aspecto. Nesse momento em que nos preparamos para acompanhar as disputas eleitorais, seria importante que nós, prefeitos, vereadores, estudantes, políticos, soubéssemos o programa de turismo e a pretensão de investimento nesse setor pelo candidato fulano de tal.

Na minha opinião, a idéia que se tem de turismo é muito errônea; não se compreende que o investimento nessa área é mais eficaz que a cobrança de tributos, que o turismo gera naturalmente enormes recursos e que, sobretudo, dignifica um Estado excepcional como o nosso.

Sempre digo que o Espírito Santo é a terra da promissão, porque tem como base uma agricultura pujante e um potencial industrial fortíssimo, mas, este Estado, com uma natureza tão pródiga, precisa de organização para obter resultados positivos na área de turismo.

Esse II Seminário Regional abrange exatamente essa costa extraordinária que vai de Vila Velha a Presidente Kennedy. Samuel Zuck , prefeito de um dos municípios de menor renda, Piúma, já percebeu há muito tempo que o turismo é a saída para dificuldades financeiras, por ser Piúma famosa nacionalmente em razão das conchas maravilhosas que possui. O que se observa, então, é a busca de saída, por meio de turismo, pelos prefeitos que hoje estão encontrando dificuldades seriíssimas em termos orçamentários. O Paulo Borges tem demonstrado isso em várias ações do seu Governo, percebeu que com o turismo poderia melhorar a qualidade de vida de seus conterrâneos .

Outro ponto que gostaria de abordar é o da minha discordância em relação ao crescimento desordenado de Guarapari, com a construção repentina de prédios, invasão de terrenos, o que torna questionável a qualidade de vida daquela população. Alguns lugares foram preservados, são lugares modelares, como a Aldeia de Guarapari, um condomínio privado que beneficia seus moradores com uma melhor qualidade de vida, é um empreendimento utópico. Preocupa-nos exatamente essa qualidade de vida e temos que preservá-la de uma maneira geral.

Não gosto de falar do meu Governo, entretanto, quando governei aquele Estado, a minha primeira preocupação foi com a entrada de Guarapari. Surgiu a rodovia João dos Santos Neto, foi feita uma iluminação feérica de um lado e de outro e que me tocou profundamente, porque entendo que turismo é luz, é atrair o turista para a nossa cidade. Infelizmente, aquela iluminação foi reduzida por economia. E a rodovia João dos Santos Neto estava projetada para ser uma rodovia modelo, seria uma entrada semelhante àquela de Gramado, objetivando atrair o turismo para Guarapari.

Sei que o Paulo tem tido inúmeras dificuldades, mas é necessário que se criem motivações, como letreiro de néon ao longo da estrada, para que o turista que vem de Franca, São Paulo, Rio de Janeiro não passe direto à Bahia, mas vá até Guarapari. Vejam bem, para montar um complexo turístico tem o prefeito que contar com um programa do governo Estadual e não com recursos municipais.

Infelizmente estamos passando por um momento difícil em termos financeiros. Vamos sair desse crise, não tenho dúvida disso. E, em relação à água de Guarapari, temos que melhorá-la, tratá-la, e, para isso, devem estudantes e autoridades aqui presentes reivindicar energicamente essa melhoria.

Penso que esse debate será muito auspicioso, porque uma nova visão está se estabelecendo aqui. Já ouvi algumas palestras muito importantes enfocando Guarapari. Há palestrantes de alto nível, homens que conhecem a fundo os problemas do Estado do Espírito Santo, de sorte que, ao final do debate, teremos uma visão atual e futura dos problemas que enfrentamos.

O turismo sempre me tocou e sobre esse tema gostaria de me estender um pouco. Dizem que, às vezes, fui muito mais Ministro do Turismo do que da Indústria e do Comércio. Em termos nacionais, pude realizar alguma coisa, entretanto, quando chegava ao Espírito Santo, eu esbarrava... Vou citar um exemplo para que tenham o retrato de um turismo incipiente. Não havia Centro de Convenções em Vitória e, quando se queria fazer um evento - abro um parênteses para dizer ao Prefeito Paulo Borges que este auditório é magnífico - uma excelente contribuição de Guarapari ao turismo, porque, sem centro de convenção, não se pode pensar seriamente em turismo -, um grupo, em que um cidadão, João Castelo, chegou para o Ministro e disse: "Quero fazer um centro de convenções ao lado do Hotel Porto do Sol, mas gostaria de ter um financiamento. Aloquei recursos da ordem de R$4 milhões junto ao Bandes para que pudéssemos fazer um centro de convenções". Instalou-se uma discussão entre fulano e beltrano. Moral da história: esse dinheiro não saiu.

Hoje, um cidadão da iniciativa privada, o Sr. Antônio Neto Sobrinho, proprietário de uma rede de hotéis, entregou a Vitória... (Palmas) Com dinheiro próprio, conseguiu fazer um centro de convenções, e Antônio Neto Sobrinho está encontrando dificuldade para obter um restinho de financiamento para uma obra que está perfeita, pronta e acabada.

Não me conformo, de maneira alguma, depois do esforço que fizemos junto a Embratur, junto aos órgãos competentes, que esse dinheiro ainda não tenha sido liberado. A última informação que tive, repito, é que Antônio Neto estava encontrando dificuldades para obter um resto de financiamento para uma obra que é fundamental ao turismo da Grande Vitória e que ele realizou com auxílio da iniciativa privada.

Essa visão, como falou muito bem o Paulo Vaz, é amadorística. O turismo do Espírito Santo está sendo conduzido de forma amadora. Temos que parar para pensar, começar exigir das autoridades, exigir de todos aqueles que têm poder de decisão uma atitude planejada, porque, se não fizermos isso, teremos um crescimento desordenado. E, amanhã, esses estudantes que aqui estão, que já começam a ter uma noção mais exata de turismo planejado, terão uma decepção muito grande ao final de um curso que não irá levá-los a lugar algum, porque o Espírito Santo ainda cultiva esse crescimento desordenado, que tem de ser efetivamente combatido.

No meu modo de sentir, em relação a essas carências, as prefeituras têm uma atuação tímida, porque não tem o necessário recurso. Não temos nenhuma estrutura turística que possa superpor ações municipais às do próprio Estado. Com respeito ao turismo no Estado do Espírito Santo, segundo as últimas informações que obtive, ainda estamos de muito atrasados na concepção de organismos que possam agir em favor do turismo no Espírito Santo.

Neste momento, quero felicitar todos aqueles, inclusive esse admirável companheiro José Ignácio, repito, que participam desse seminário. Essa região fala ao meu coração, porque minha vida pública e política tiveram início em Guarapari e em municípios litorâneos; sinto que é hora de somarmos opiniões, idéias, em favor de uma causa do que seminários como este.

Estão de parabéns o Geraldo Simões e toda essa excelente equipe. Minhas congratulações também ao meu companheiro José Ignácio, que tem sido o grande incentivador deste seminário e que, no exercício de seu segundo mandato, tem uma responsabilidade muito grande para com esse Estado. O José Ignácio deve prosseguir nesse trabalho, convocando prefeitos de excelentes qualidades como o Paulo Borges, como o Moacir, como o Samuel, como o Ronan Rangel, de Mimoso, trazendo-os para participar desse debate. E, no momento em que tivermos esse debate inteiramente visualizado, teremos um caminho a seguir.

Portanto, no dia de hoje, cumprimento todos os que aqui estão, louvando aos que vão proferir palestras e conferências do mais alto nível. Quero citar duas pessoas que têm muita identidade com o Estado do Espírito Santo - perdoem-me se faço alguma omissão -, como o Ricardo dos Santos, que está aqui; Ricardo é suplente do Senador José Ignácio Ferreira e é um profundo

conhecedor da realidade de nosso Estado e está plenamente envolvido com ela. O Senador José Ignácio, juntamente com o Ricardo, darão uma contribuição magnífica em nome do Senado.

Destaco o nome do jovem Arlindo Vilaz, por quem tenho profunda admiração. Digo jovem porque Arlindo foi, num momento de minha vida pública, o idealizador do Instituto São Tomé, que foi uma usina de inteligência, de energia, de projeto. Quando vemos, hoje, realizações como a Terceira Ponte, a Rodoviária, o transporte hidroviário - que ficou mal das pernas -, lembramo-nos de que havia uma equipe de pensadores, de técnicos no Espírito Santo que viabilizaram essas obras. Arlindo Vilaz, ao lado de (?) Pinto e muitos outros técnicos, eram companheiros admiráveis.

Desejo reiterar, neste momento, com a mais despretensiosa das posições, uma confiança infinita no Espírito Santo. Este nosso Estado é extraordinário e, quanto maior a visão nacional do problema, mais me convenço de que é um pecado o Espírito Santo não ter ainda um lugar de proeminência no cenário nacional.

Os meus cumprimentos a todos que estão envolvidos na problemática de uma região que é fascinante. Tenho a certeza de que este seminário, com os nomes que estão aqui, vai gerar frutos que inegavelmente serão muito bem recebidos por aqueles que amam a nossa terra.

Muito obrigado. (Aplausos)

O SR. GERALDO SIMÕES - São palavras que abrilhantam o seminário e a programação, não previstas e muito bem-vindas.

O Senador Elcio Alvares sublinhou um desequilíbrio entre o tratamento de turismo litorâneo e de balneários em relação àquele que me parece menos assistido em matéria de discussões, que seria o turismo de montanhas, como muito bem lembrou o Senador Elcio Alvares.

E prossegue o Senador José Ignácio porque prossegue o projeto, repito, rebatendo na tecla, em 20 de setembro, em Domingos Martins, lá a ênfase, além de meio ambiente, será turismo, nas linhas do ecoturismo, do turismo rural e do turismo de montanhas, que são coisas que aqui deixamos nas entrelinhas, mas que lá serão ressaltadas.

Neste momento, após a abertura, feita a primeira fase dos trabalhos, passamos à parte técnica. Neste caso, transcorrerão dois painéis, e solicito a compreensão de todos, porque, exatamente por essa razão técnica, desfazemos a Mesa. Assim, peço ao Senador José Ignácio Ferreira, ao Prefeito Paulo Borges, ao Senador Elcio Alvares que permaneçam como autoridades. Solicito aos expositores que estão aqui, Dr. José Tadeu Moraes e ao debatedor, Professor José Maria Nicolau, que permaneçam juntamente com o Dr. José Penido, que é o expositor trazido pelo Dr. José Tadeu. Vamos recompor a Mesa para o primeiro painel e, em seguida, com os expositores que estão presentes.

Registro a presença, muito bem-vinda, nesse auditório, da Diretora Administrativo-Financeira da Embratur, nossa co-estaduana, Rose de Freitas, que é expositora do segundo painel. Solicito a S. Sª que se dirija à Mesa. (Palmas).

É verdade que estão convidados o Senador Elcio Alvares, o Prefeito Municipal, se essas autoridades tiverem compromissos fora desse recinto que os atendam, mas são membros naturais da Mesa para os painéis.

Solicito a presença do Dr. Ricardo dos Santos, como primeiro expositor do primeiro painel. (Palmas.)

A presença do Dr. José Tadeu de Moraes à Mesa é fato consumado.

Solicito ao Professor Arlindo Vilaz que assuma o seu lugar na mesa, porque é o próximo expositor. (Palmas.)

Da mesma sorte, encareço a presença da Drª. Enídia Lago, representante da Secretaria Especial da Presidência da República para Políticas Regionais. É a expositora em representação ao Ministro Fernando Rodrigues Catão.

Encareço a presença à Mesa dos debatedores assim convidados, Dr. Sebastião José, Diretor do Bandes; Dr. Luís Toresine, Representante do Aracruz ,da qual foi diretor florestal e o Professor José Maria Nicolau, que já se encontra à Mesa. (Palmas)

Passamos a palavra ao primeiro expositor, nosso colega da Universidade Federal, Professor Ricardo dos Santos, que, como sublinhou o Senador Elcio Alvares, é um exímio conhecedor da realidade socioeconômica do Espírito Santo. Professor da Universidade Federal, dispenso-me de mais referências ao expositor. E, como ressaltou o Senador Elcio Alvares, o seminário não é só sobre turismo, em tudo haverá um enfoque aqui e ali de cunho geral do Estado, como vai demonstrar a exposição do Professor Ricardo dos Santos.

Concedo a palavra ao Dr. Ricardo dos Santos.

O SR. RICARDO DOS SANTOS - Senhoras e senhores, gostaria de, primeiramente, parabenizar o Senador José Ignácio Ferreira pela promoção desse evento, lembrando que esta não é a primeira iniciativa que S. Exª, visando à reflexão dos problemas regionais. A primeira ocorreu quando do seu primeiro mandato como Senador, em que coordenou a Comissão de Desenvolvimento dos Cerrados Brasileiros. Como todos sabem, o cerrado tem influência e também potencial muito grande para geração de cargas que poderão ser transportadas pelo Corredor Centro-Leste.

Esse espaço que se abre agora tem uma importância muito grande, porque, a partir de um primeiro ciclo de seminários e palestras que se realizaram em Vitória, sob a coordenação do nosso colega Geraldo Simões, estamos discutindo os problemas regionais do Corredor.

Falarei sobre o primeiro tema - o desenvolvimento do Espírito Santo - em caráter geral, inclusive um pouco prejudicado diante do brilhantismo dos palestrantes que me antecederam - o Sr. Senador José Ignácio Ferreira, o Prefeito Paulo Góes e o Sr. Senador Elcio Alvares -, mas espero não ser enfadonho. Vou apresentar algumas informações sobre os fatores que determinaram o crescimento regional nos últimos tempos, fazendo referências, também, a alguns dados sobre o crescimento desta região litorânea-sul.

Contarei com a ajuda da Joelza, que irá passar algumas transparências.

Um ponto fundamental que nós entendemos, desde o início, é que o desenvolvimento da economia capixaba sempre esteve relacionada, de uma forma ou de outra, com o comércio exterior. Desde a época do café, no século passado e, portanto, durante a fase da ocupação efetiva do território estadual, essa vocação e essa determinação da economia para o comércio exterior estiveram presentes. Então, essa função do Corredor que se inicia, como disse, com o café, desenvolve-se com a Companhia Vale do Rio Doce, que é criada em 1942, aqui, no Estado do Espírito Santo e a implantação dos chamados grandes Projetos - CSC, Aracruz, Samarco e as (?) da Vale do Rio Doce - consolidam esse modelo de crescimento alicerçado em plantas industriais voltadas para o comércio externo. Nisso, o sistema portuário estadual desenvolveu-se de maneira admirável e, inclusive, aqui, temos o porto de Ubu de propriedade da Samarco e, num período mais recente, impulsionados pela abertura econômica do País e pelo mecanismo do Fundap, que é um incentivo que estimula empresas a importarem pelo sistema portuário estadual, no sentido das importações, o Espírito Santo aumentou muito o seu grau de abertura e tornou-se o principal Estado importador de veículos do País.

Em função desses fatores que elevaram o crescimento da economia do Estado do Espírito Santo, como disse o Senador José Ignácio Ferreira, nós, em 1970, passamos de uma participação de pouco mais de 1.18 do produto interno brasileiro, quer dizer, a soma de todos os bens e serviços aqui produzidos representaram, em 1970, apenas 1.18 do produto do PIB brasileiro, para pouco mais de 2% em 1995. Isso quer dizer que a taxa de crescimento da economia do Estado foi superior, durante 25 anos, à taxa de crescimento da economia brasileira.

Neste quadro, mostramos como se deu ou como se dá hoje, melhor dizendo, a estrutura de ocupação da economia capixaba. O setor industrial, que tem uma participação de 40% da venda, emprega 23% das pessoas ocupadas.

Eu queria destacar aqui - e este quadro serve para isto - a importância relativa da agricultura que, a despeito de representar hoje menos que 15% da renda gerada no Espírito Santo, gera quase um terço dos empregos aqui no Estado.

A maioria da mão-de-obra, hoje, do Estado, somadas as participações de serviço e comércio, nós teremos mais que 45% empregados no setor de serviço e comércio. Nós estamos marchando, passamos de uma economia primária e exportadora, no início dos anos 60, para uma economia urbana e industrial nos anos 80 e 90 e, agora, estamos partindo para ser uma economia eminentemente de serviços vinculados ao comércio exterior.

Essa direção para o comércio exterior pode ser mostrada nesse quadrinho. Nós temos uma participação no Produto Interno Bruto brasileiro em 2%, mas, nas exportações, a nossa participação chega a quase 6%. Nós somos o quinto Estado maior exportador brasileiro.

Aqui estão os nossos principais complexos exportadores. Esta é uma lista relativamente diversificada - minério de ferro em Pelotas, produto siderúrgico e o nosso café, ferro gusa, cacau, granito, madeira, tecidos, confecções e pescado, carne e frutas. Mas eu quero chamar a atenção para o seguinte: os produtos minério de ferro, produtos siderúrgicos, celulose e café representam mais de 90% da pauta de exportação do Estado. Então, existe uma relativa concentração no número limitado de produtos, ainda que esse esforço de exportação dos demais seja grande, o que poderá resultar num crescimento futuro.

Do lado das importações, o Espírito Santo é, hoje - esse dado de 1995 está um pouco atrasado - o terceiro maior importador do País. Em 1990, nós representamos 2.88 das importações brasileiras e, agora, nós estamos representando quase 8% - e é bem verdade que isto está sendo muito influenciado pelas importações de veículos.

Aqui, temos mostrados os principais produtos importados pelo Espírito Santo. Em primeiro lugar, veículos - 49%; carvão - 11% e outros produtos com menor participação.

Essa participação quase que absoluta, essa hegemonia que nós temos em termos de importação de veículos tende a sofrer alguns abalos, ainda num futuro próximo, na medida em que os acordos para a implantação de montadoras de veículos no Paraná e Rio Grande do Sul exigem que parte dessas importações se destinem a eles.

No final, no período presente, neste momento que estamos vivendo aqui, podemos observar que os investimentos que estão sendo realizados na economia estadual estão concentrados em empresas e segmentos resistentes, o que nos dará uma característica definida de diversificação econômica. O Senador José Ignácio Ferreira fez referência ao montante de US$4 bilhões que estão investidos hoje em projetos industriais e de infra-estrutura da economia do Estado, que é um montante bastante específico. Mas é interessante observar que esse montante representa, basicamente, aquilo que se refere aos investimentos industriais, os projetos já existentes, entre os quais devemos citar, com muito mérito, a quase duplicação da Samarco com a sua usina de peletização.

O Espírito Santo não tem sido beneficiado pelo novo ciclo de desconcentração de investimentos que se desloca para o Nordeste e para o Centro-Oeste, a exemplo da indústria automobilística, da têxtil, da agroindústria e da indústria de calçados. Existe um movimento de desconcentração da indústria automobilística, hoje concentrada em São Paulo e em Minas, para outros Estados, da indústria têxtil no sentido do Nordeste, da indústria de calçados, para reunir estes dois produtos: indústria e mão-de-obra barata. Até o momento, apesar dos esforços do Governo do Estado e do Banco de Desenvolvimento, nós não fomos muito felizes na tarefa de atrair investimentos e de fazer parte desse novo ciclo de desconcentração, que poderia, perfeitamente, ajudar a construir uma estrutura industrial mais diversificada que a do Estado do Espírito Santo.

Aqui está a lista dos projetos industriais mencionados aqui - ampliação da CSP, ampliação e modernização da Aracruz, ampliação da capacidade técnica da Samarco, sobre a qual vou fazer uma explanação especial, de seis para dez milhões, e a Vale do Rio Doce com a implantação da Peletizadora Poço.

O que será, no futuro, da economia do Estado? O que nós, no início, poderíamos pretender é uma diversificação maior das estruturas industriais. Para que isto aconteça, é fundamental que esse complexo de atividade relacionado com o comércio exterior tenha o maior grau de diversificação na pauta de exportação e importação, consolidando o Estado como o grande vetor comercial, principalmente de carga em geral. Isso é muito importante não apenas para fortalecer e consolidar o nosso segmento de atividades - empresas *trading*, empresas de transportes, agentes de navegação etc. -, mas também porque a maior diversidade desse fluxo de carga e mercadoria, passando pelo Estado do Espírito Santo, abrirá, num segundo momento, novas perspectivas de industrialização. Quer dizer, essas cargas que no início apenas transitam por aqui - sejam peças de automóveis, sejam pneus etc. - poderiam, num segundo momento, viabilizar a implantação de uma montadora, por exemplo.

Outro ponto fundamental para que a nossa economia se distinga é que a integração produtivo-comercial, com os Estados integrantes do Corredor Centro-Leste, principalmente Minas e Bahia, se intensifique, aumentando a interação dos agentes econômicos de suas regiões.

Aqui existem duas regiões estratégicas para nós, que é a região do Vale do Aço, em Minas Gerais, de onde provém, hoje, 90% do valor das mercadorias que transitam pelo Corredor Centro-Leste e, também, no norte e no sul da Bahia, onde se implanta uma área comum de produção de celulose a partir do epadu. O norte capixaba e o sul da Bahia representam, hoje, em todo o mundo, uma da maiores áreas em termos de produção de celulose de fibra curta.

É fundamental, também, que nós consigamos resolver as nossas grandes deficiências de infra-estrutura, de transporte e energia, já citada, aqui, pelos entendidos, de tal maneira que possamos tirar esses gargalos que entravam o nosso desenvolvimento. E é importante também que a estrutura industrial do Estado venha incorporar novos segmentos caracterizados por efeitos de ligação mais fortes, por exemplo a indústria de bens duráveis, como citamos anteriormente.

Nesse processo de desenvolvimento ou nesses objetivos que mencionamos, é importante que tenhamos em mente alguns entraves. Primeiro, investimentos do Governo Federal e dos demais Estados do Sudeste - Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo - estão reforçando Corredores concorrentes, principalmente Sepetiba e Santos. O nosso Corredor Centro-Leste tende a sofrer fortemente uma competição desses outros Corredores na medida em que se privilegiem investimentos na modernização desses portos. À medida que não se invista em igual proporção no sistema portuário estadual, poderá ocorrer uma concorrência acirrada.

Recentes medidas de incentivos para o Nordeste, Norte e Centro Oeste dificultam a implantação de setores novos do Espírito Santo. Por exemplo, a última medida provisória para o setor produtivo concedeu benefícios especiais para o Norte, Nordeste e Centro-Oeste, inibindo as iniciativas que estavam sendo discutidas no âmbito do Governo do Estado e no âmbito do próprio Bands e da Des iniciativas empresarias que pretendiam implantar unidades automobilísticas no Estado. O principal exemplo foi a Asia Motors, que se transferiu para a Bahia em função dessa medida provisória.

Algumas condições seriam fundamentais para finalizar o nosso processo de investimento: o reforço da infra-estrutura, aqui já mencionado.

A esse propósito, é fundamental destacar o esforço dos Senadores José Ignácio, Elcio Alvares e Gérson Camata, de toda a Bancada federal que, em março, entregou ao Senhor Presidente da República uma relação de projetos infra-estruturais - vamos citar daqui a pouco -, considerados imprescindíveis e fundamentais para o Governo estadual. Ou seja, isso está na agenda política da nossa Bancada e é fundamental que continuemos com esse esforço, a fim de que o Estado possa ter uma presença mais ativa no programa de investimento do Governo Federal, o chamado Brasil em Ação. Dentro do Estado do Espírito Santo, por exemplo, investindo e tornando a cidade regional de Guarapari mais completa, do ponto de vista da oferta de serviços e melhoria de infra-estrutura, a reestruturação do nosso sistema de promoção de investimento, inclusive dos seus mecanismos de incentivos. Estamos, de certa forma, defasados em relação à sofisticação que outros Estados estão adotando hoje, na captação e atração de novos investimentos. O Paraná e o Rio Grande do Sul, que são Estados economicamente mais potentes, apesar das dificuldades financeiras por que todos estamos passando, estão participando acionariamente do capital, estão se tornando sócios dessas empresas que lá estão se implantando.

Um ponto fundamental é a recuperação das finanças públicas, por menor que seja o papel do Estado no futuro, mas será sempre relevante no provimento de infra-estrutura social, educação, saúde; infra-estrutura econômica é também um estado como regulador da atividade econômica, e, por último, mas não menos importante, o aperfeiçoamento da educação básica, cujos requisitos, que se apresentam hoje para a mão-de-obra dos diferentes segmentos econômicos, estão a exigir um aperfeiçoamento progressivo na nossa educação básica.

Há aqui uma lista de projetos de infra-estrutura que estão sendo discutidos no Estado, lista essa que mereceu uma apresentação e um documento apresentado ao Presidente da República. Eu queria citar como de grande importância para a região esse terminal ferroviário do Programa Sul, que já foi mencionado mais de uma vez, principalmente pelo Senador José Ignácio, a construção de Hidrelétrica de Rio Pardo, inaugurada agora pela Samarco, e o empreendimento portuário que aqui ainda não está mas que eu tenho notícias que, no Porto de Ubu, a Samarco tem intenções, ainda em nível de pré-estudo, no sentido de transformar o Porto de Ubu também em porto de carga geral e não apenas em porto exportador de granéis sólidos e de granéis líquidos. Isso terá uma importância muito grande no sentido de transformar, por exemplo, o Porto de Ubu, quem sabe daqui a algum tempo, no porto do sul do Estado do Espírito Santo, transportando granito, café, etc.

Esse mapa mostra o impacto direto desses grandes projetos e dos novos projetos que estão sendo estudados sobre o território estadual. É interessante observar, e essa é uma preocupação muito grande do Senador José Ignácio Ferreira, que o desenvolvimento não fique concentrado apenas em determinadas regiões. Mas, por exemplo, toda essa região branca, que são as antigas regiões cafeeiras, são regiões que vão receber muito diretamente o impacto desses grandes projetos. A tendência até o momento é que esses empreendimentos promovam e intensifiquem o crescimento do Estado no seu litoral - litoral norte e sul. Felizmente essa região é fortemente impactada pelos projetos, seja pela sua proximidade com relação à grande Vitória, seja pela tendência inexorável de integração de Guarapari com a grande Vitória, seja em função das atividades da Samarco da ponta de Ubu, seja ainda em função das possibilidades que essa estrutura portuária poderá trazer no sentido de ajudar a integrar toda essa região de Cachoeira do Itapemirim - essa nossa província

mineral de Cachoeira do Itapemirim, produtora de granito, mármore, tecidos, calçados etc - ao mercado externo.

Esse mapa demonstra o grande esforço que temos de fazer no sentido de promover ou contribuir para promover todas as regiões do Estado e inseri-las nesses projetos que, de certa forma, estão consubstanciados no grande programa do Corredor Centro Leste.

Vou citar algumas informações sobre crescimento populacional do Estado entre o Censo de 91 e a contagem de 1996. Mostramos o crescimento da grande Vitória cresceu aproximadamente 2% ao ano, o resto do Estado menos de 1%, e a média 1,39%. O que se denota, de saída, é que continua havendo migração das outras regiões do Estado para a principal região econômica do Espírito Santo.

(Fora do microfone)

Quero fazer referências ao crescimento dessa região do litoral sul. Impressionou-me o fato de que a região que vai de Vila Velha até Presidente Kennedy, foi a que mais cresceu em termos populacionais no período de 1991 a 1996. Essa região teve capacidade e dinamismo econômico para atrair população de outras regiões do Estado e, inclusive, superou a Grande Vitória e a região urbana da Grande Vitória. Essa região, como disse, tem demonstrado dinamismo econômico. Aqui apresento algumas informações que mostram a participação relativa da região litorânea sul no total do Estado. A população aumentou de 15,6% para 16,5%, o consumo de energia elétrica total aumentou de 14% para 16%, o consumo de energia elétrica industrial, de 11% para 13% e a receita orçamentária municipal aumentou de 10% para 13% em relação ao total dos municípios capixabas, ou seja, os municípios dessa região estão conseguindo aumentar mais, proporcionalmente, o seu índice de participação na receita do ICMS. Os investimentos das prefeituras diminuíram de 12% para quase 11%, ou seja, as prefeituras tenderam a utilizar esses recursos em custeio e não em investimento. Como essa região atinge também municípios agrícolas, principalmente Itapemirim e Presidente Kennedy, a produção temporária de arroz aumentou mais que o dobro. No período entre 1990 e 1994, passou de 7% para 16%. Isso se deve basicamente à recuperação do plantio de cana e de abacaxi nos Municípios de Itapemirim e Presidente Kennedy .Com relação à produção das lavouras permanentes, houve diminuição de participação. Isso foi motivado principalmente pela borracha, não que a produção estivesse caindo, mas porque em outras regiões do Estado a produção dela cresceu mais rapidamente que no litoral sul. O efetivo bovino continua a mesma coisa e na produção de leite houve ligeira queda, evidentemente porque áreas de pastagens cederam espaço para a cana nos dois principais municípios do extremo sul.

Finalizando, já que os temas serão objeto de painéis a partir de agora, eu dividiria os eixos de desenvolvimento dessa região do extremo sul em cinco grandes pontos: primeiro é o desenvolvimento turístico, aqui várias vezes enfatizado, sendo que é fundamental recuperar o chamado Plano de Desenvolvimento do Litoral Sul, que foi concebido nos idos de 88/89, dentro de um banco de desenvolvimento, posteriormente através da (?), na época de Paulo Vivacqua. Com o esforço e apoio dos catalães alguma coisa foi reativada. É fundamental, como disse aqui o Prefeito Paulo Borges, retomar, de mais maneira mais sistemática e mais profissional, o Programa de Desenvolvimento do Litoral Sul, voltado para investimento e turismo receptivo, para a melhoria da estrutura urbana da região e das cidades, para a diversificação da oferta de serviço e de entretenimento, parques temáticos, principalmente, aproveitando as excepcionais oportunidades relacionadas com a existência privilegiada de reservas naturais. Cito aqui a reserva de Setiba, de Jacaredema e essa possibilidade de troca com as regiões montanhosas, principalmente de Pedra Azul. O segundo ponto é que, fatalmente, com o desenvolvimento do Porto de Ubu, se for possível a sua diversificação e se for construída a litorânea sul, essa região poderá desenvolver-se com a prestação de serviços portuários e serviços de retroárea como, por exemplo, entrepostos aduaneiros, armazéns e outras estruturas, transformando-se em novo pólo de serviços portuários do sul do Estado do Espírito Santo.

Cito outro ponto, que é o aproveitamento agrícola e agroindustrial do extremo sul em bases empresariais, porque Presidente Kennedy e Itapemirim têm condições agrícolas excepcionais, talvez melhores do que o norte capixaba. Portanto, desenvolver agricultura em escala empresarial nessas regiões e também desenvolver agroindústrias que processam matéria-prima agrícola será perfeitamente factível, principalmente se tivermos gás a custo baixo, portanto, energia a custo baixo, para colocar à disposição dessas agroindústrias.

Citaria também toda ordem de projetos industriais intensivos na utilização de energia. Essa região tem presença importante na produção de cerâmica vermelha, e o gás natural substitui, com vantagem, outros tipos de energia na produção de cerâmica.

Era o que tinha dizer, como uma grande introdução ao tema "Desenvolvimento Capixaba em seu Futuro" e uma pequena abordagem sobre a realidade dessa região.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. COORDENADOR - Cumprimento o ilustre expositor, professor e colega da Universidade Federal do Espírito Santo, Dr. Ricardo dos Santos, que é realmente uma das referências em conhecimento sobre a realidade do Espírito Santo. Noto que o texto da exposição do Professor Ricardo já foi entregue à coordenação. Em todas as reuniões regionais ele faz essa introdução, que se refere ao enfoque global do desenvolvimento do Estado do Espírito Santo, apropriando aqui e ali, sem dúvida, alguma componente regional.

Esse trabalho está disponível na coordenação. Quero lembrar que todos os expositores de todos os painéis, de todos os seminários, que foram convidados, estão produzindo os seus textos, que serão publicados pelo Senado Federal e formalmente distribuídos às instituições e órgãos interessados. Noto também que todos os seminários estão sendo gravados em vídeo e estarão disponíveis oportunamente, dentro da seqüência dos seminários, para que possam ter acesso a esses acervos de publicações e vídeos as instituições, os governos municipais, os interessados particulares e as faculdades de turismo.

Passo a palavra, em seguida, ao Dr. José Tadeu de Moraes, que faz com que nos sintamos bastante prestigiados pela Samarco, pois o Dr. José está com essa delegação há muito tempo. É como se Dr. José Tadeu e o Dr. José Luciano estivessem reforçando o interesse da Samarco nas discussões.

Cada expositor terá até 35 minutos para o seu trabalho.

Com a palavra o Dr. José Tadeu de Moraes.

O SR. JOSÉ TADEU DE MORAES - Bom dia!

Inicialmente, em meu nome e em nome do nosso Presidente, Dr. José Luciano Bastos Penido, gostaria de agradecer ao Senador José Ignácio Ferreira o convite feito à Samarco. Gostaria também de agradecer ao Professor Geraldo Simões a oportunidade que nos deu de estar presente aqui nesta manhã. Para nós realmente é motivo de muita satisfação estarmos aqui hoje. Saúdo também o nosso prefeito Paulo Borges, anfitrião nesta manhã, pela acolhida nessas belíssimas instalações.

O tema que vou desenvolver aqui, nesta manhã, é relativo ao Porto de Umbu como fator de desenvolvimento da região litorânea sul.

Gostaria de dizer que já foi explorado, hoje, pela manhã, inclusive pelo Senador José Ignácio, o momento de globalização que estamos vivendo. E nesse momento de globalização, a criação de comércios unificados em diversas regiões do mundo tem sido uma tônica. O porto, com certeza, é um fator de integração desses instrumentos. O porto vai ser fundamental para que a carga, na economia, movimentada nessas uniões, seja transportada para diversas regiões do mundo.

Antes de explorar o tema principal, que é o porto, gostaria também de fazer a apresentação da Samarco para os participantes deste seminário. As atividades principais da Samarco são extração e concentração, peletização, estocagem e embarque do minério de ferro. Contamos com duas unidades industriais: a primeira, na região da cidade de Mariana, em Minas Gerais, onde é feita a lavra e concentração do minério, e o embarque também, através do mineroduto, para usina de peletização aqui em Porto Umbu, em Anchieta. Aqui em Porto Umbu contamos com as usinas de peletização, a parte de estocagem e embarque do minério de ferro.

Só para termos uma idéia de todo esse complexo da Samarco, a região, como disse, da mina está na cidade de Mariana, situada no Quadrilátero Ferrífero do Estado de Minas Gerais, onde podemos despontar como diversas minas como a do Vale do Rio Doce, da Ferteco, a Samico, da Samarco, também situada nessa região, e é ligada até o Porto de Ponta Ubu, onde temos a usina de peletização, através de um mineroduto, com 396 quilômetros de extensão.

Falando um pouco do mineroduto, os senhores poderão ver um perfil de carga com 396 quilômetros, sai de uma altitude de aproximadamente 1.000 metros até chegar à altitude máxima de 1.180 metros. Aqui nessa região de Estação de (?), ainda no Espírito Santo, começa a descida em relação ao mar, ao litoral. Esse mineroduto tem capacidade de transporte para 13 milhões de tonelada de minério de ferro, também é uma das razões pelas quais estamos ampliando a nossa capacidade de produção com a instalação de uma segunda usina de peletização, que vamos falar um pouco mais à frente.

A Samarco é uma empresa privada, com dois acionistas. A Samico com 51%, uma mineradora do grupo belgo-mineiro, e a BHP Brasil, com 49%, do grupo BHB, o grupo australiano ?. Vou fazer uma correção aqui, onde se lê 1997, vamos ler 1996. Em 1996, com 1.480 empregados, e teremos em 1998 aproximadamente 1.700 funcionários. Nesse período de 1996 para 1998, período de transição, no ano de 1997, estamos ampliando a nossa capacidade de

produção e crescendo o nosso número de funcionários também. O faturamento da Samarco, em 1996, foi da ordem de 240 milhões de dólares e, com a ampliação da segunda usina, devemos praticamente dobrar esse faturamento, que está estimado na ordem de 450 milhões de dólares.

A produção da Samarco, em 1996, ainda, foi de 6 milhões de toneladas de pelotas de minério de ferro, e 3,5 milhões de toneladas de (?), ou seja, o fino concentrado do minério. Com a ampliação, a usina que iremos inaugurar no dia 12 de setembro terá capacidade para 6 milhões de toneladas de pelotas. Tínhamos hoje na Samarco a maior usina de peletização do mundo, e vamos ter agora a primeira novamente. Essa que estamos inaugurando irá superar a usina que tínhamos. Então, teríamos a primeira e a segunda usina, maiores em tamanho, de peletização do mundo. A nossa capacidade de produção irá para 12 milhões de toneladas, e um milhão restante de (?), concentrados, perfazendo os 13 milhões de concentrados, que é a capacidade de bombeamento do mineroduto.

Como eu disse, iremos inaugurar essa usina no dia 12 de setembro. Com a produção de 12 milhões de toneladas, a Samarco passa à posição de segunda exportadora mundial de minério de ferro na forma de pelotas. A Samarco ,com a usina anterior, ocupava a quarta posição. Agora nós estamos em segundo lugar na exportação de minério de ferro, atrás somente da Companhia Vale do Rio Doce que, com cobre e aço, deverá ter uma produção da ordem de 25 milhões de toneladas. Então, com a produção da Samarco, com a produção Vale do Rio Doce, com a produção da Ferteco, que é uma mineradora que também faz pelotas no Estado de Minas Gerais, o Brasil alcança aproximadamente uma proporção de 50% do mercado transoceânico de pelotas de minério de ferro.

Vamos falar um pouco do Porto de Umbu como fator de desenvolvimento do sul e vamos começar falando um pouco das instalações atuais do Porto - o que temos e quais são os nossos planos para o futuro. Como disse o Professor Ricardo Santos, nós temos planos. Inclusive, Professor, nós já estamos mais adiantados, nós já fizemos um estudo de ampliação do nosso porto para um terminal de contêineres e carga em geral. Já protocolamos na Secretária do Meio Ambiente, em Vitória, há dois meses, nosso projeto e o RIMA. Os estudos estão bem avançados.

O porto atual da Samarco é de operação contínua 24 horas por dia. Nós temos todas as condições de sinalização, de acordo com a legislação.

Nós temos hoje um **pier** de 313 metros de cumprimento e 22 metros de largura. Contamos com uma lancha para apoio das atividades portuárias e três rebocadores com tripulação da Samarco. Nós estamos agora em fase de modernização. Estamos adquirindo três rebocadores mais modernas e mais possantes, que trarão maior competitividade para o nosso porto. Nós temos um carregador de navios com capacidade de oito mil toneladas horas para lidar com minério de ferro.

O lado oeste, que é o mais profundo, tem uma profundidade de 18,2 metros e consegue desembarcar navios até 170 mil toneladas de capacidade e com o comprimento de até 308 metros. Tem um calado de 16 metros mais a maré, que em nosso porto atinge aproximadamente um metro e meio. A taxa de utilização atualmente, antes do nosso processo de expansão desse lado, é da ordem de 55%. Do lado leste nós carregamos navio de até 60 mil toneladas, com um comprimento de até 240 metros. A profundidade é de 15 metros e o calado tem 13 metros mais a maré. A taxa de utilização ainda é baixa, mas com a ampliação isso vai melhorar.

Nós podemos ver quais são as principais razões para implantarmos um novo cais. Como eu disse, já é nossa intenção a implantação de um novo cais, que, com certeza, trará muito desenvolvimento para a região sul do Estado, porque a movimentação de contêineres e de carga em geral é muito importante para isso.

Hoje temos 130 navios e, como eu disse, após a ampliação da nossa produção de pelotas, teremos 200 navios por ano. Então, nós vamos ter, como conseqüência maior utilização.

Nós temos uma transparência a seguir, que mostra a evolução, desde 1993, podemos ver aqui 97 navios, embarcamos quase oito milhões de toneladas esse ano. Em 1994, 116 navios com aproximadamente nove milhões de toneladas e em 1995, nós tivemos 130 navios e um embarque de nove milhões e quinhentos e cinqüenta e cinco mil toneladas e em 1996, 136 navios aproximadamente, 10 milhões e cem mil toneladas e a previsão para 1998 é de 200 navios com aproximadamente 12 milhões e 400 mil toneladas. Então, vemos uma evolução no nível de ocupação e aquela ocupação vista na transparência anterior de 55% em um berço e 20% no outro, com certeza com esse montante de navio chegando a 200, será muito maior.

Nós teremos também a duplicação dos navios de carvão que abastecem a Samarco. Nós importamos o carvão e esse carvão é descarregado em nosso porto. Com a duplicação da nossa produção de Pelotas, com certeza haverá duplicação dos navios de carvão. E ficará cada vez mais difícil no nosso porto, conseguirmos abranger novas cargas ou cargas que tenham uma demanda muito grande, o nosso gerente do porto, Maurício Jardim, tem sido constantemente, procurado na tentativa de se fazer desembarque ou embarque de cargas em nosso Porto. Mas a nossa situação realmente com a ampliação da nossa produção ficará um pouco restringida. Hoje temos algumas restrições no sentido de não termos instalações apropriadas; e ainda teremos mais restrições se não tivermos disponibilidade de berço. Por isso decidimos fazer um estudo onde pudéssemos instalar um **pier** destinado a esse tipo de carga e atender a essas demandas que são muito grandes. Nós temos também uma priorização para carregamento de minério de ferro no **pier**, porque esse é o nosso negócio principal, a produção de minério de ferro. Então, nós temos que ter uma porto, um **pier** disponível para isso. E há necessidade de outro berço. Como eu disse, a movimentação de contêineres e carga geral é uma das razões principais para ampliarmos o porto porque, como eu disse, a demanda é muito grande. Temos presenciado diversos estudos em portos aqui do Espírito Santo e Sepetiba, no Rio de Janeiro, e diversos portos em todo o País, que estão modernizando e se capacitando no transporte de contêineres e a Samarco quer ser também uma empresa que possa disponibilizar esse tipo de serviço.

Ainda como razão nós temos a legislação dos portos que é a Lei nº 8630, que veio facilitar e disponibilizar a iniciativa privada, ao acesso dos embarques, das operações que fossem executadas dentro dos portos privados. Nós tínhamos um berço ocioso, uma demanda de carga muito grande e a possibilidade de apresentar um custo competitivo porque somos uma empresa privada, e com certeza vamos ter oportunidade de apresentar custos competitivos.

As características desse novo cais, pelo que estamos estudando e como eu disse um estudo conceitual e o nosso anteprojeto já realizado, e um projeto de lei, a Rima já executado entregue à Secretária de Meio Ambiente para análise. Esse cais contará com 260 metros de comprimentos e 40 metros de largura, terá profundidade mínima de 14 metros, no berço e 19 metros do canal, que é a profundidade do canal que dá acesso ao nosso berço. Nós temos uma previsão para contêiner com 40 toneladas de capacidade, e os aspectos logísticos e estratégicos que realmente nos privilegiam dessa decisão. É uma localização geográfica privilegiada; o nosso porto está na região central do País, e uma região central para diversos.....

Pediria o favor de colocar a próxima transparência.

Podemos observar a localização do nosso porto com o meio do caminho, vamos dizer, até Fortaleza e Buenos Aires, Montevidéu, já alcançando o Mercosul e nós temos o tempo de viagem muito pequeno, em termos de dias, um dia e pouco. É uma região central muito privilegiada com certeza terá fácil acesso. Estamos pensando em nosso porto como um porto com capacidade para abrigar navios, e viriam até nosso porto e deixariam os contêineres e outros navios menores chegariam para levar os portos da costa brasileira e entrariam no Mercosul.

Estamos localizados fora da área do porto organizado, o que é uma vantagem, temos uma disponibilidade de áreas acima de 500 mil metros quadrados, temos condições ideais para um porto concentrador de carga e, a partir daí, a distribuição para outros portos, a possibilidade de receber grandes navios por contêineres pela profundidade que temos no nosso **pier**, e a oportunidade de oferecer baixos custos populares.

Tenho aqui um desenho artístico, só para mostrar a possibilidade de expansão, mas aqui temos o nosso porto atual; está aqui o **pier**, com os dois berços de atracação, nós podemos atracar dos dois lados. Essa fase é projetada por uma ampliação. Nós estamos pensando na possibilidade de construção de um cais junto ao quebra-mar para as nossas operações de carga geral e de contêineres. Mas eu gostaria de mostrar a possibilidade de termos de expansão - isso está longe de acontecer - mas só a capacidade de falarmos no Porto do Barro do Riacho e do Porto de Sepetiba, nós também temos áreas em que poderão, no futuro, ter uma aplicação muito grande na área comercial ou até na nossa área industrial de produção de pelotas e de produtos siderúrgicos.

O que o Porto pode contribuir para o desenvolvimento dessa região sul litorânea? A criação de empregos diretos e indiretos. Nós sabemos que a atividade portuária tem essa facilidade de agregar o desemprego, o aumento na arrecadação de impostos oriundos do transporte de cargas no porto, a possibilidade de instalação de novas indústrias na região de influência, com certeza um porto traz indústrias, e está perto do porto justamente para diminuir ou ganhar a facilidade de transporte. É a melhoria das condições de ligações ferroviárias, é o projeto de ligação ferroviária como já foi bem explorado aqui, e nós conversamos anteriormente com o Dr. Ricardo Santos, da possibilidade de

fazermos uma ligação ferroviária de Vitória ao Sul do Estado, passando pelo nosso porto e melhoria das estruturas da cidade.

Só para ter uma idéia da região de influência do porto e como estamos ligados, vou mostrar que aqui nós estamos no nosso porto, o porto de Ubu, e aqui podemos ver em vermelho que já está projetada a ferrovia litorânea, apesar de estar em processo de discussão. E com essa interligação veremos que estaremos interligados a todas as regiões do País, ou seja, a região Sul, uma região muito importante de São Paulo, onde tem um desenvolvimento muito grande e a região Centro-Oeste e aqui a possibilidade do Petronorte. Essa ligação do porto será viável com a ligação da ferrovia com todo o complexo industrial mais importante do Brasil que está aqui na Região Sul.

O que pensamos do porto do futuro? Pensamos que o porto tem que ser um instrumento de desenvolvimento e com certeza ele o é, por tudo que vimos, sobre a possibilidade de trazer indústrias e maior desenvolvimento, geração de impostos da região, talvez se faça um porto como instrumento de desenvolvimento, atuar como redutor do Custo Brasil, hoje temos muita dificuldade com relação aos nossos custos de infra-estrutura, e o porto é responsável por um custo alto, elevando o preço dos nossos produtos e fazendo-os menos competitivos com relação aos outros produtos internacionais. Então, temos a obrigação de atuar no porto como redutor de custo, para melhorar o chamado Custo Brasil.

É necessário buscarmos o aumento de produtividade - o porto hoje tem que ser visto como modernizado, como uma indústria que tenha a capacidade de modernização e automação, não como uma indústria que a gente inclui como uma indústria manual - e quero dizer que o porto está se modernizando. Temos que ter uma postura agressiva em busca de eficiência; estamos impedindo aquele velho chavão de que o porto é lento e muitas coisas não acontecem; no porto as operações são vagarosas, etc. Temos que ter especialização nas operações; garantir operações eficazes em conjunto com a comunidade - isso é muito importante -; controle nas condições ambientais - o porto hoje participa de operação limpa, acho que é muito importante; e como um setor de turismo. Gostaria aqui de explorar um pouquinho, porque o seminário tem explorado muito a posição do turismo. Decidimos que iremos colocar o nosso porto e todas as instalações da Samarco, as instalações industriais das usinas de industrialização, como agente que possa ser capitalizada na captação de turismo para a região.

Pensamos agora, logo no início do ano, terminadas as nossas obras de instalação da segunda usina, com a ala já organizada, entregar à iniciativa privada e aos hotéis da região, como os de Anchieta, Guarapari, Piúma, a possibilidade de explorar o turismo dentro das nossas instalações. Quer dizer, o turista que vier para essa região e se instalar em um hotel, o hotel poderá levá-los à nossa usina, vamos ter uma condição apropriada, teremos prazer em mostrar as nossas instalações. Entendo que esse é mais um fator de contribuição ao turismo na região, porque podemos segurar o turista mais um ou dois dias aqui, nos hotéis e na região, com a possibilidade de visitar as nossas instalações. Então tenho a certeza de que essa é uma contribuição que nós, da Samarco, podemos dar à alavancagem de turismo nesta região.

Gostaria de terminar com essa frase, com esse pensamento de que o porto é a comunidade. A exploração do porto deve ser observada sob uma visão macroeconômica, pois não só conduz ao desenvolvimento como permite manter o equilíbrio social e econômico de sua região de influência.

Muito obrigado. (Palmas!)

O SR. COORDENADOR - Registro a presença no auditório do nosso amigo, colega de trabalho, muito amigo de coordenação, Dr. Almir, ex-Secretário estadual de turismo e um dos responsáveis pelo segundo painel.

Com a palavra o Dr. Vilaça, lembrando só que é benfazeja a chegada do Dr. Elcio Álvares e as considerações climáticas que retardaram no início impõem uma alteração no remanejamento do funcionamento do seminário.

Logo depois da exposição do Dr. Emir e ao contrário do que estava na programação original, para não se desvincular das matérias a que se referiram os debates, os Drs. Nicolau, Sebastião e Luís já estão à Mesa e farão uma intervenção já com relação a esse painel. Só no final todos se pronunciarão. Mas farão, ao invés de duas intervenções, uma intervenção de até quatro minutos, cada um dos três debatedores. No segundo painel, se repetirá o mesmo que se deu, aquela experiência. Aí, se dará a eventual participação do auditório. Com a palavra o Sr. Ramiro.

O SR. RAMIRO - Bom dia a todos. Eu gostaria de saudar a todos da Mesa, na pessoa da Enídia, não por conta da minha veia feminista, mas, em primeiro lugar, porque os demais membros da Mesa, à exceção de (?) são colegas de universidade, em segundo lugar, porque tenho muito prazer em encontrá-la aqui, nós trabalhamos juntos em Brasília na década de 80, quando eu sonhava em transporte público de passageiros, transporte urbano.

Gostaria de iniciar, agradecendo ao Geraldo e ao Senador José Ignácio Ferreira, pelo honroso convite de me permitir falar para as senhoras e senhores hoje aqui. Creio que esse convite se deve, basicamente, ao carinho que eles têm por mim e talvez por conta da minha participação profissional mencionada pelo Senador Elcio Álvares, no caso específico dessa fala que talvez se deva ao fato de que, exatamente há 20 anos, tive a honra de, na qualidade de Diretor Técnico da então Fundação Neves(?), elaborar e coordenar um trabalho técnico na elaboração de um plano de ação de turismo, lá naquela época.

Já falamos da necessidade de fazer um desenvolvimento integrado e falávamos da necessidade de o turismo ser visto como atividade econômica. Ao que tudo indica, a elaboração técnica nem sempre tem respaldo na condução política, esse trabalho, no final da década de 80, se transformou num trabalho bem elaborado, coordenado pelo Maurício Faria, mais recentemente houve transformações no famoso trabalho feito por um grupo espanhol.

Mas só posso debitar esse convite, então, a esse passado profissional, e talvez um pouco também pelo meu passado maratimba., que apesar de ser Vilaça , também tenho sangue .Simões, conseqüentemente sou maratimba, dessa região de Vila Velha, Anchieta e Guarapari.

Gostaria de fazer a minha fala em cima de duas premissas. A primeira delas é de que, segundo o Senador José Ignácio Ferreira, nós estamos num rumo crescentemente interdependente. Mas eu gostaria de fazer uma pequena qualificação com relação a essa interdependência. É uma interdependência como qualquer outra marcada pela assimetria, ou seja, interdependendo com o mundo, com custos e benefícios distribuídos de forma diferenciada e não equivalentes.

Pegando o exemplo do Senador José Ignácio, é óbvio que Santa Maria de Jetibá interdepende com a China quando da produção de alho, mas a produção de alho da China tem uma influência muito mais importante e marcante na produção e na vida socioeconômica de Santa Maria de Jetibá do que o inverso.

Quando o Brasil interdependia de Portugal, exportando pau-brasil, a interdependência nossa era muito mais grave.

A segunda premissa é que o desenvolvimento - que é o meu tema - é um processo social e, como todo bom processo social, tem que ser visto sob uma ótica histórica e que privilegie a vontade de construção de caminhos alternativos.

Por essa razão, a minha fala tem dois blocos, o primeiro histórico e o segundo tratando de algumas possibilidades e vontades. A história nos mostra que o Espírito Santo, contrariamente ao tema da minha palestra, não teve desenvolvimento integrado. Pelo contrário, a história nos mostra que fomos desintegrados fisicamente durante uma boa parcela dos quase 500 anos de colonização do Espírito Santo. Primeiro porque as nossas hidrovias, os nossos rios nunca foram integradores; pelo contrário, eles vinham até a faixa oeste e leste simplesmente em torno de alguns portos que também nunca foram utilizados pela forma de cabotagem, ou seja, esse esforço que a Samarco se propõe, que é o de que o complexo portuário do Espírito Santo, quando se propõe a fazer e se transformar em centro de concentração de distribuição de cargas, ele historicamente nunca teve.

Ele também foi, nos grandes esforços, na construção de infra-estrutura, desintegrador ou desintegrado, porque as rodovias do Espírito Santo também foram no sentido oeste-leste. Mesmo as do sul, as do norte, e a mais moderna de todas, que ainda hoje integra a malha viária do Espírito Santo, que é a Estrada de Ferro Vitória-Minas, sempre foi no sentido oeste-leste e nunca fez a integração da grande parte do território capixaba.

Também não foi de integração a atividade econômica na história do Espírito Santo, principalmente porque sempre faltou complementaridade nos 500 principais vetores do crescimento até os anos 80. Quais foram os principais vetores do crescimento econômico capixaba até os anos 80? Café e transporte, principalmente através da Estrada de Ferro Vitória-Minas. O café era desintegrador porque o ciclo do café no Espírito Santo foi o famoso ciclo predador café-mata-café-pasto. Então, na medida em que as terras desmatadas eram ocupadas pelo café, que se transformava em menos produtivo, abandonava-se o cafezal de baixa produtividade e colocava-se pasto e ocupava-se uma outra área. E foi dessa forma pelo menos até meados da década de 60.

A Estrada de Ferro Vitória-Minas também não foi um grande integrador, ainda que em alguns momentos históricos, principalmente na década de 50, ela tivesse sido utilizada para escoamento de madeira e da pecuária de corte, ela foi basicamente um grande veículo para a exportação e escoamento de

minério. Não foi à toa que, no final da década de 60, o então Governador Cristiano Dias Lopes dizia que a Estrada de Ferro Vitória-Minas só não deixava de esquecer o apito do trem, porque não conseguia se integrar, ainda que, do ponto de vista da economia, fosse relevante.

Num passado recente, a história nos mostra, tivemos algumas mudanças de rumo, algumas são do sistema viário. Eu gostaria de caracterizar principalmente a era do rodoviarismo. As BRs construídas, principalmente nas décadas de 60 e 70, permitiram que o Espírito Santo, pela primeira vez na sua história, se integrasse de forma sistêmica aos Estados vizinhos. O que se quer é dizer que estávamos integrados a Minas Gerais através da Estrada de Ferro Vitória-Minas. Foi preciso construir a 262 e a 259 para que o Espírito Santo começasse a fazer essa integração.

Através da BR-101, começamos a nos integrar tanto ao Nordeste quanto ao Sudeste. E era desintegração era marcante, ainda que, àquela altura, fosse ligada ao Sudeste, via Estrada de Ferro (?), mas não era uma integração num sentido que a rodovia começou a permitir que aquele isolamento histórico, ao qual o Senador José Ignácio Ferreira fez alusão em sua fala, permaneceu, pelo menos, até a década de 60 e 70, do ponto de vista da integração econômica com os Estados vizinhos e com a possibilidade de complementaridade dessa integração.

O rodoviarismo também não alterou os rumos histórico do Espírito Santo na medida em que o projeto de rodovias intitulado "Espinha de Peixe" fez a integração estadual ou passou a articular a ação entre diversos municípios através de sistemas viários melhores.

E, especificamente do ponto de vista do tema central deste seminário, que é a região litorânea, sem dúvida nenhuma, a constituição e a construção da Rodovia do Sol desempenha papel fundamental para que houvesse oportunidade para o desenvolvimento do turismo.

Uma segunda atitude importante para a mudança de rumo da desintegração do Estado do Espírito Santo, sem dúvida nenhuma, foi à busca do desenvolvimento deliberado. Ainda que na história não tivéssemos mencionado Jerônimo Monteiro como esforço de desenvolvimento industrial deliberado, mas mais localizado no sul, ainda que pudéssemos mencionar a figura do então governador Jones Santos Neves, como também fazendo um esforço na busca da industrialização deliberada, essa industrialização deliberada só começa a ocorrer de fato no Espírito Santo no final da década de 60, quando, em função de um processo de erradicação de café brutal, e o empobrecimento da economia capixaba assustador, implanta-se no Estado uma série de mecanismos fiscais, financeiros e institucionais que permitiram que buscássemos deliberadamente o desenvolvimento econômico. Alguns dos resultados desse esforço deliberado estão aí, é a constituição do Banes, é o mecanismo de incentivo financeiro do Fundap. Essas são algumas das coisas que foram implantadas. Alguns outros, de resultados mais objetivos, também já estão em operação e podem ser divididos em pelo menos duas grandes categorias, uma primeira, que é a categoria dos grandes projetos de impacto, entre os quais Samarco, Aracruz , ST, Vale do Rio Doce, complexo portuário de um modo geral, mas também precisamos destacar e mencionar a constituição de uma economia razoavelmente diversificada na sua base agrícola, na sua base industrial e na sua base de serviço.

Gostaria de destacar, na sua base industrial, principalmente empreendimentos de pequeno e médio porte, que direta ou indiretamente, sob a égide, o patrocínio e o fomento do Banco de Desenvolvimento, BNDES, fazem com que o Espírito Santo, hoje, tenha mais do que simplesmente uma muleta adicional ao esforço econômico da Vale do Rio Doce, que é a figura do então governador (?), outros projetos muletas adicionais, mas hoje temos uma série de apoios que nem sempre são vistos a olhos nus, nem sempre são destacados nas análises econômicas mas eu me permitiria fazer um destaque para eles. São setores tradicionais, pequenos e médios empreendimentos, alguns microempreendimentos, que têm um impacto e uma importância socioeconômica no Espírito Santo, muitas vezes subestimados por nós, profissionais da economia, que estamos muito presos às estatísticas oficiais.

Gostaria de fazer três destaques: a indústria de vestuário do Espírito Santo, recentemente fundada pelo Banes, por aquela federação das indústrias, hoje equivale, do ponto de vista de faturamento, à CST, ou seja, faturas a mais do que 50 milhões de dólares/mês. Do ponto de vista econômico equivale, do ponto de vista social é mais importante, não fosse pelo fato de gerar 4 vezes mais emprego, é pelo fato de que está melhor distribuída pelo espaço geográfico do Espírito Santo.

Ainda no setor tradicional, temos um segmento moveleiro, que de predador que foi na sua origem hoje é um grande e competente setor industrial, que importa madeira natural do norte, que importa madeira de reflorestamento do sul - e esperamos que brevemente não se precise mais fazer essa importação em função dos reflorestamentos - e que depois exportam 80% da produção da indústria madeireira, da indústria de móveis do Espírito Santo é vendida lá fora, ou seja, ele tem competência para fazer isso.

Um outro segmento que também se destaca nesse aspecto de pequena, de média empresa e que cresce em competitividade, é o segmento alimentar, e o meu destaque ao segmento alimentar, ainda que o estudo que estamos começando a fazer seja muito superficial, de um lado, substituiu muito a importação e, por outro lado, começa a galgar uma competitividade na escala nacional e com alguns avanços na escala internacional, capitaneadas aí por empresas do porte da Garoto e o Frigorífico Fisa(?).

Esses então são alguns dos destaques que se poderia chamar de resultado de um esforço deliberado pelo desenvolvimento na área industrial, mas não menos importante para fins daqueles que estão mais interessados aqui neste seminário na discussão do turismo e não menos importante como esforço feito pelo fomento ao turismo e principalmente na montagem da infra-estrutura hoteleira. A infra-estrutura hoteleira que hoje existe no Espírito Santo é fruto, se totalmente acertado - não me cabe aqui fazer esse tipo de avaliação -, mas é fruto de um esforço deliberado de financiamentos de apoio e de fomento para a diversificação da economia. Ora, se temos na história fatos marcantes de não integração na economia, também temos na história recente do Espírito Santo fatos que foram voltados para a integração, se não fosse a integração interna no Estado, pelo menos no esforço de integração do Espírito Santo ao processo de desenvolvimento da região onde estava inserida. E, em menos de 25 anos, certamente alcançamos isso.

No início de 1972, 1973, o Espírito Santo só conseguia ser menos mau do que as economias do Maranhão e do Piauí, éramos a terceira pior economia, em termos de renda **per capita** no Brasil. Passados 25 anos, somos uma economia diversificada, somos uma economia dinâmica e não vou precisar acrescentar nenhuma informação aos números apresentados pelo Ricardo Santos na fala que fez sobre o Espírito Santo.

Se temos isso, acho que estamos agora na hora da segunda fase do desenvolvimento enquanto processo social e por isso permeados de vontades, de determinações. As possibilidades e as vontades, na minha opinião, têm que estar dirigidas para sairmos um pouco daquilo que poderíamos intitular do **hardware** do desenvolvimento e passarmos um pouco mais para o **software** do desenvolvimento, ou seja, temos ativos naturais, temos infra-estrutura, é preciso agora agregarmos serviços a essas folhas...

...esse atrativo que, muitas vezes, podem ser também atividades de lazer associadas ao seu atrativo. A estrutura em torno, digamos, do atrativo, vai ser os serviços que vamos prestar, com o que vamos ganhar dinheiro. Podemos ter, inclusive, instalação de equipamentos, criar, por exemplo, uma torre de observação de animais, o que, muitas vezes, faz part : da infra-estrutura.

O que é o produto? O que vamos vender? O que vai fazer as pessoas virem a uma região como esta, ou visitarem o Rio de Janeiro ou irem à Amazônia ou ao Pantanal? Por que elas vão lá? O atrativo, associado à infra-estrutura, aos equipamentos, aos serviços prestados e às atividades secundárias ou primárias, é um produto. Este é o produto que vendemos. O visitante, que pode tanto ser um cliente, um usuário, um ecoturista, um estudante ou um profissional, tem as suas necessidades básicas e é obrigação nossa, como operadores, como desenvolvedores do produto, proporcionar condições satisfatórias de segurança, higiene e conforto para essas pessoas.

No ramo da hotelaria, do turismo, os bons serviços prestados são essenciais para atrair clientes e por eles, é claro, cobra-se. Vejam que o atrativo algumas vezes é natural, outras vezes é cultural, e tem, inclusive, um custo para ser mantido, à medida que se induz o fluxo de pessoas visitantes.

Outro aspecto a ser considerado diz respeito à infra-estrutura, que também custa dinheiro. Montar uma pousada, fazer um hotel, criar uma torre de observação custa dinheiro, e mantê-los também custa dinheiro. Pergunto-lhes: onde o operador ou agente de turismo, o fornecedor daquele produto, vai ganhar dinheiro? Só nos serviços. No ecoturismo, o bom atendimento é que vai fazer a diferença. Ser um pouco mais atencioso, muitas vezes, fará uma grande diferença, proporcionando um ambiente familiar que contrasta com o tratamento estritamente profissional que se vê num hotel de quatro, cinco estrelas. Temos de começar a trabalhar de forma a concentrar a viabilidade econômica do nosso negócio, sobre os serviços que vamos prestar a essas pessoas, a esses visitantes.

É um pouco confuso apresentar todas estas informações em 20 minutos, mas eu queria deixar claro como é que poderemos, a partir de um determinado atrativo, buscar alguns nichos. Tenho visto, no Brasil, muita gente desenvolver seus produtos turísticos a partir de uma cachoeira, a partir de um rio, a partir de uma mata. Na realidade, a pessoa começa a desenvolver um

produto, começa a desenvolver uma pousada, um hotel e esquece que temos de ver o elemento mais importante do ecoturismo e do turismo, que é o cliente. Sem cliente não há atividade econômica, a atividade turística não vai ser desenvolvida. Então, não adianta apenas pensar na cachoeira, na mata, se você não está sabendo quem é o cliente para quem você vai vender. E o conhecimento do cliente é que vai fazer o produto mais adequado e mais rentável, possibilitando maiores lucros.

Se tivermos como atrativo uma mata, na qual uma família de tucanos, por exemplo, está morando, poderemos levar para lá pessoas para visitá-la divididas em diferentes públicos-alvo, em vários nichos de mercado com os quais poderemos trabalhar. Podemos ter ecoturistas, que são amadores, pessoas contemplativas, que virão ver esse atrativo, podemos ter estudantes e extensionistas vendo esse atrativo - estudantes de ornitologia, por exemplo, serão clientes muito diferentes de simples contempladores da natureza. Há diferentes nichos de trabalho que vão evoluindo até verdadeiras expedições de pesquisa, para as quais esse produto vai ser embalado de forma diferente. Para ilustrar, pode-se pensar em uma embalagem de sabão para uso doméstico e uma embalagem de sabão para uso industrial.

Outro aspecto a ser trabalhado é o lúdico, a fantasia do cliente. O visitante ecoturista vem comprar o que ele está idealizando. O turismo não é como uma loja de eletrodomésticos em que se compra e se sai com um eletrodoméstico embaixo do braço. Você entra numa agência de viagem com uma promessa, você sai com um papel prometendo que você vai fazer aquilo, que você vai visitar aquilo, que você vai conhecer aquilo.

Se se está trabalhando com a fantasia da pessoa, é necessário pensar como pensa um profissional da indústria de cosméticos. Quem fabrica cosméticos, faz pomada e faz produtos químicos; mas quem os compra, está comprando beleza e juventude. Da mesma forma acontece com o turismo: quem compra, está comprando a viagem dos seus sonhos; e quem vende está vendendo os seus serviços - hospedagem, hotel, pousada.

Comparando ecoturismo e turismo profissional, pode-se encontrar atividades comuns aos dois - as viagens, os transportes, a visita de uma cidade histórica, o encontro com a comunidade local, hospedagem em um hotel na selva, um acampamento, uma cavalgada -, que levam à satisfação de um objetivo final.

Tenho, por exemplo, um cliente cujo interesse é observar aves. Muitas vezes, no turismo profissional, está-se falando de uma ciência, como no exemplo, está-se falando de ornitologia. Por que é que muitas vezes pode-se mudar a programação, como vimos na transparência anterior? Primeiro, está-se passando de uma atividade amadora para uma profissional e, muitas vezes, é preciso haver conhecimento onde normalmente haveria lazer. Em um caso, ter-se-ia tempo para fazer uma pescaria, no outro, isso não seria possível. Será preciso conhecer a flora local para melhor entender o comportamento da fauna local. Se o que se vai observar são aves, é preciso saber o que elas comem e onde elas comem para que possam ser observadas.

Outro mecanismo que precisa ser entendido diz respeito ao funcionamento de uma agência de viagens. Há uma pessoa na Europa, um turista - seja ecoturista, seja um profissional - que está sonhando vir para o Brasil, para conhecer uma pousada no pantanal ou um hotel de selva na Amazônia. Na realidade, ele quer saber o que, quanto, onde e como e com quem. São as perguntas com as quais ele vai chegar na agência de viagens. Tecnicamente, isso significa o interesse que esse cliente tem, qual é o preço que vou apresentar a ele, a que locais vou levá-lo, como vou levá-lo e por que via. É preciso entender como funciona o mecanismo do turismo, como o turista compra. Estou apresentando exemplos internacionais, até por serem mais complexos e dizerem respeito à minha experiência. É preciso perceber que ele está lá na Europa, que ele vai a uma agência especializada que, muitas vezes, compra de uma agência especializada receptiva no Brasil - que pode ter seu representante ou não, pode vir direto. Esse é o canal direto para que ele chegue a um hotel ou a uma fazenda que se transformou num hotel-fazenda para turismo rural ou agroturismo ou **agribusiness**. Todos os caminhos diferentes precisam ser conhecidos da agência especializada; se você não souber quais são os caminhos que vão levar o cliente até você, você não vai saber nem fazer o seu preço. E o preço está diretamente ligado à viabilidade do seu negócio. Não adianta fazer um projeto para gastar US$500 mil numa fazenda que será transformada em hotel que atenda ao turismo rural se você não souber da viabilidade do negócio, se não souber quantas pessoas você vai trazer, como essas pessoas vêm e como elas pagam para chegar até você.

Conhecer o perfil dessas pessoas também é muito importante. As pessoas que se interessam pelo ecoturismo viajam de uma forma diferente, estão muito mais preocupadas com o entorno da fazenda, com o entorno do hotel do que com o hotel em si. Elas não estão preocupadas com o fato de a pia do hotel ser de mármore polido ou de granito, estão preocupadas com a mata onde mora o tucano.

Não temos ainda estudos sobre o perfil do brasileiro. O brasileiro está muito mal acostumado no que diz respeito a viagens. Ele quer parar na porta e ter alguém para carregar a sua mala. No ecoturismo, a coisa muda um pouco. Felizmente, temos hoje um público diferente, que está se avolumando à razão de 10 a 15% nos mercados europeu e norte-americano.

Quem é esse tal de ecoturista, quem são essas pessoas?

Resumidamente, o ecoturista internacional são pessoas com idade entre 35 e 55 anos, que tem educação superior, cujo destino são as florestas tropicais. Quer dizer, por mais que o leão, o rinoceronte, o elefante atraiam pessoas para ir à África, ainda os destinos preferidos são as florestas tropicais, onde é mais difícil ver animais. Não que não tenha mais, talvez a diversidade seja muito maior, mas é mais difícil ver animais. Ele é motivado por locais de fauna e flora preservadas; viaja entre junho e setembro em viagens que, em geral, duram mais de oito dias; prefere pequenos grupos e normalmente viaja acompanhado.

Quando eu for desenhar um plano para um determinado local ou for desenvolver produtos, tenho de saber para quem eu vou vender. Uma coisa muito importante no que diz respeito ao ecoturismo é a interface com o seu cliente. Por mais preparado e bem estabelecido que eu esteja no meu escritório no Rio de Janeiro, em São Paulo ou outro lugar do Brasil, são essas duas pessoas aqui que representam o contato com o meu cliente, é delas que depende a minha operação. Qualquer coisa que aconteça a essas três pessoas aqui, terá relação com essas pessoas. E essas pessoas tem de ser capacitadas, treinadas e, sobretudo, valorizadas.

No Brasil, uma das ações mais importantes que o Ministério tem feito é a capacitação de pessoas, preparando pessoas antes que o fluxo venha, principalmente pensando em segurança, conforto e higiene.

Falarei rapidamente sobre como foi feito um projeto recente de desenvolvimento de ecoturismo em sentido regional. Em primeiro lugar, é preciso pensar novamente naquela primeira transparência ou segunda transparência sobre articulação e organização. Temos de trabalhar regionalmente, não necessariamente de forma pontual. Essa proposta aqui foi apresentada no Ministério, foi usada já, por exemplo, na região da Chapada dos Guimarães e consta, basicamente, de cinco fases.

Primeiro, uma viagem precursora durante a qual é feita uma palestra, um seminário e um encontro com as pessoas que vão poder estar envolvidas. Muitas vezes, nesses projetos, estamos enxergando atores, que eu prefiro chamar de grupos de interesse. Pessoas, às vezes, que estão interessadas, estão à margem do desenvolvimento ou dos rendimentos, dos frutos do desenvolvimento turístico. Então, em primeiro lugar, faz-se uma viagem precursora - um técnico trabalha por um dia junto com as pessoas do lugar.

Inventário participativo. Digo participativo, porque não adianta vocês aceitarem que um consultor venha aqui, faça tudo e vá embora. Acho que, para que seja adotado e seja feito em bases realistas e exeqüíveis, é preciso participar do planejamento. Grupos representantes da comunidade local têm de estar presentes.

Depois teria o seminário participativo em que 30 a 35 pessoas ficam, durante cinco ou seis dias, discutindo as questões que foram levantadas no inventário participativo. Esse inventário, na realidade, levanta informações sobre a infra-estrutura, produtos existentes, atrativos locais.

Depois, há duas outras fases que seriam o monitoramento e avaliação e ajuste, que eu imagino seja um período de dois anos.

Passando cada fase resumidamente:

Fase 1 - dois a três dias, viagem precursora que seria composta por reuniões e palestras. Normalmente um técnico especialista. Organizações regionais relacionadas com cultura, meio ambiente e turismo.

Segundo momento: seminário participativo, com conceitos, critérios de trabalho e estudos de caso. Mostrar a experiência de outros lugares do País ou do mundo. Aí, normalmente, colocam-se dois ou três técnicos especialistas, um moderador - nesse caso temos usado o método ZOC, que é um método bem direcionado, com o qual conseguem-se resultados muito rapidamente - e até trinta representantes de organizações de cultura, meio ambiente e turismo, normalmente.

Fazer o inventário participativo é coletar todos os dados e consolidá-los num documento que será trabalhado num *workshop*. Fazer um relatório de consolidação não é grampear todos os dados, mas fazer uma análise crítica, criar um cenário atual e sugerir um cenário futuro, que seria o desenvolvimento, objetivo do Plano de Desenvolvimento.

Depois de um a dois anos, há que se fazer um monitoramento para saber o que está acontecendo com aquilo que foi projetado e com as diretrizes traçadas. Feita a avaliação, é preciso fazer os ajustes para retomar o processo de desenvolvimento.

Era o que tinha a dizer.

Vou distribuir um resumo da matéria que abordei, para os senhores terem uma orientação. O trabalho de planejamento deve ser feito com os senhores mesmos. Não adianta trazer um consultor experiente, para, sozinho, isolado, fazer tudo, porque não será realista nem eficaz, enfim, se for adotado, não surtirá resultados no final de dois ou três anos.

Muito obrigado.

(Palmas)

O SR. COORDENADOR - Os Professores Robson Sarmento e Watson não estavam presentes quando convidei os debatedores para sentar-se à mesa. Por isso, gostaria que ocupassem os seus lugares.

O Dr. Roberto Mourão vai entregar-nos um texto com mais detalhes sobre a matéria que abordou. Quero lembrar que esses seminários estão sendo gravados integralmente em videocassete. Do vídeo será retirado um áudio, o qual será remetido aos conferencistas para consolidarem os textos que serão publicados. Agora estão sendo feitas as análises dos textos proferidos em Colatina. Após algum tempo, dependendo da burocracia, tudo isso será publicado. O que está gravado vai chegar às nossas mãos para enriquecer-nos e dar-nos uma versão final do seminário. Receberemos, com prazer, todo o material que nos enviarem. Estaremos aguardando e faremos contato. Já há previsão nesse sentido.

Com a palavra ao Dr. Paraguaçu.

O SR. PARAGUAÇU - A história do ecoturismo no Brasil começou, independentemente das iniciativas adotadas por uma série de empreendedores de norte a sul - conto a história do que ocorreu no âmbito do Governo - com a elaboração desse documento concluído em 1994, que é o documento oficial do Governo brasileiro a respeito do tema. Trouxe alguns exemplares, os quais gostaria que a Coordenação dos trabalhos distribuísse, preferencialmente, para as universidades. Comprometo-me a oferecer tantas cópias quantas forem necessárias, uma vez que está saindo nova edição.

Tudo começou com a definição por parte do Governo das diretrizes para elaboração de uma política nacional de ecoturismo. Consta nesse documento, entre uma série de orientações, o conceito brasileiro de ecoturismo definido com base numa discussão a respeito do conceito existente em diversos outros países que estão muito mais avançados que o Brasil em ecoturismo. Esse conceito, já consagrado internacionalmente, está perfeitamente adaptado às condições brasileiras. Tomamos esse documento para referência do trabalho do Governo.

A partir daí, a Secretaria do Amazonas, no âmbito do Ministério do Meio Ambiente, definiu o que para nós é extraordinariamente importante: a política nacional integrada para a Amazônia Legal. Depois do evento da ECO 92, ficou definido internacionalmente o paradigma do desenvolvimento sustentável. É bom que se diga que foi o único país até hoje que teve coragem de definir uma política regional com base no paradigma do desenvolvimento sustentável, e essa política foi definida por uma região que representa duas vezes e meia a Europa em termos de dimensão territorial. A Amazônia Legal brasileira representa 62% do território brasileiro, ou seja, algo da ordem de cinco milhões de quilômetros quadrados, e foi exatamente nessa região que o Governo brasileiro, com base no paradigma do desenvolvimento sustentável, resolveu definir a sua política, que, hoje, é o documento oficial de Governo. Com base nesse documento, muitas ações têm sido promovidas, e a mais importante delas tem sido a articulação dos diversos níveis de governo e da sociedade no sentido de priorizar e fazer com que suas ações sejam minimamente articuladas, coisa que historicamente nunca aconteceu não só na Amazônia, como no Brasil. Quase sempre o setor privado e o Governo caminham por caminhos diferentes, com interesses nem sempre coincidentes e, no caso da Amazônia de hoje, já temos conquistas bastante significativas que decorrem dessa política.

No âmbito dessa política, estabeleceram-se esses três grandes eixos. Um deles, a reorientação do crescimento econômico, parte do princípio de que a região, na virada do milênio, deixa de ser historicamente exportadora de matéria-prima e comece a processar os seus produtos, para que a sua sociedade aproveite os benefícios que a natureza tem oferecido. Os grandes projetos desenvolvidos na Amazônia são arrecadadores de matéria-prima e dos recursos naturais para serem processados em outros centros. O outro é a definição de técnicas, metodologias, processos e tecnologias para o aproveitamento adequado dos recursos naturais com base no desenvolvimento sustentável.

Outro paradigma dessa nossa política é a integração interna e externa. É a primeira vez que um documento de governo coloca a Amazônia fora da própria Amazônia, integrando-a nos contextos nacional e, principalmente, internacional. Isso é estrategicamente importante para uma política de ecoturismo, porque já se sabe comprovadamente que a segunda marca mais conhecida no mundo é a Amazônia, que só perde, em termos de conhecimento em todas as partes do mundo, para a Coca-Cola. Coincidentemente, o Brasil tem duas marcas que somente são menos conhecidas que a Coca-Cola: a Amazônia e o Pelé, que hoje é Ministro do Governo.

A colocação da Amazônia nos contextos nacional e internacional torna-se estratégica para o Governo brasileiro na medida em que se percebe e tem-se experiência e comprovações de que grande parte das reclamações e dos movimentos ambientalistas nacionais são quase sempre determinados por interesses externos, e as questões importantes da Amazônia nem sempre são evidenciadas no nível de importância que elas deveriam ter. Essa questão poderá aparecer com muito mais precisão e objetividade em planos de discussão e de entendimento.

Por último, um dos fatores mais importantes é a valorização humana e social, que passa pela capacidade dessa população de se apropriar dos bens e dos benefícios que o Governo pode empreender em seu favor. Historicamente, a população amazônica é conhecida como meramente extrativista e nunca se beneficiou dos seus próprios recursos, e essa é uma das transformações que se pretende implementar.

Dentro desses três itens e relacionado com todos eles, está a questão do ecoturismo, como um dos muitos instrumentos sugeridos para mudar esse quadro não somente na Amazônia, como no Brasil.

Na questão da reorientação do crescimento econômico, há conceitos e objetivos que estão, direta ou indiretamente, relacionados com ecoturismo: a repartição espacial das atividades econômicas e recursos naturais, bem como suas repercussões sociais; a renovação tecnológica; a pesca; o extrativismo; a navegação fluvial; os novos ramos das atividades de grande potencial econômico e de sustentabilidade ambiental e o ecoturismo propriamente dito, que já foi expressado nesse item.

Desculpem, estou falando rápido porque o tempo é pouco e tenho quase 50 transparências. E fiz uma seleção, pois normalmente, quando se fala no assunto, levamos mais tempo.

Aqui, com relação às áreas especiais - áreas indígenas, reservas extrativistas e unidades de conservação -, é importante - como os senhores verão à frente - que grande parte da proposta de definição de uma política de ecoturismo no Brasil ocorrerá fatalmente ou em áreas indígenas ou em reservas extrativistas ou em unidades de conservação. As unidades de conservação são estabelecidas pelo Ibama e incluem unidades particulares, que são as RPPMs.

No caso da valorização humana, é promover a prática compartilhada de decisões sobre os destinos das áreas que deverão ser ocupadas pelas populações, dos direitos à diferença, à preservação do patrimônio cultural, como já foi dito, e das comunidades indígenas. Esse é o Mig(?) que tento fazer com relação à política.

Agora voltemos para as diretrizes que estabelecem os nove maiores objetivos do documento - não estão em ordem, estão numerados apenas para que se tenha uma idéia da quantidade de objetivos. O ecoturismo deve se desenvolver de forma organizada e articulada, com base nesses objetivos. A regulamentação, o fortalecimento em interação interinstitucional, a formação e capacitação de recursos humanos, o controle de qualidade do produto ecoturístico, o gerenciamento de informações, incentivo ao desenvolvimento, implantação e adequação de infra-estrutura, centralização e informação e participação comunitária.

O de número três e o de número nove, independentemente de termos uma política nacional de ecoturismo e termos a atividade de ecoturismo já regulamentada, são duas atividades sobre as quais o Ministério, junto com a Embratur, vem trabalhando nos três últimos anos, principalmente com relação à participação comunitária e à formação e capacitação de recursos humanos. Temos realizado, em média, por ano, de 30 a 40 oficinas de capacitação em ecoturismo em todo o Brasil, grande parte dessas oficinas concentradas na Amazônia por razões óbvias, pois foi uma estratégia que o Governo resolveu adotar, considerando que a Amazônia brasileira detém da ordem de 65% do potencial e dos atrativos ecoturísticos brasileiros. Então foi por lá que resolvemos começar.

Entendíamos que, se traçássemos uma espinha dorsal para definir a política brasileira, essa espinha dorsal serviria para os demais Estados brasileiros, considerando que os Estados que têm condições de legislar complementarmente, certamente o fariam à medida que legislassem a respeito do tema e realizariam suas respectivas adaptações. A partir daí, estamos com o documento em vias de ser concluído e tal deverá ser apresentado por ocasião de um grande seminário internacional que ocorrerá entre 15 e 18 de dezembro na cidade do Rio de Janeiro, chamado **World Ecotour**, o qual o Presidente e seis Ministros desse grupo deverão estar apresentando. Na ocasião, será apresentada a política nacional de ecoturismo.

Aqui existem algumas ações estratégicas para a questão do ecoturismo, que é o detalhamento dos nove objetivos que apresentamos.

Esta é outra parte do detalhamento de cada um dos itens dos objetivos, formação e capacitação de recursos humanos, gerenciamento de informações, incentivos ao desenvolvimento do ecoturismo, implantação e adequação da infra-estrutura, participação comunitária. E agora chegamos ao ponto de definir a política de ecoturismo. Ecoturismo é um segmento da atividade turística, que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva a conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista mediante a interpretação do meio ambiente, promovendo o bem-estar das populações envolvidas. Sem isso, não consideramos ecoturismo. O ecoturismo não é uma atividade preservacionista, é uma atividade, acima de tudo, conservacionista. Costumo fazer uma comparação: a atividade ecoturística é uma atividade comprovadamente geradora de emprego e renda, é uma atividade que tem um forte conceito ambiental, mas, acima de tudo, que consegue preservar os bens naturais e culturais para as gerações futuras. É como se alguém tivesse uma fazenda de gado, diariamente a vendesse para um comprador e não a entregasse.

O ecoturismo nada mais é do que isso: conseguir comprovar que uma floresta em pé vale muito mais do que tombada, pois é vendida diariamente para os ecoturistas. E não apenas a floresta, que é um exemplo; qualquer bem natural e cultural tem muito mais valor.

Um dos exemplos mais significativos e que comprovam essa situação: quando começamos a trabalhar, há dois anos, com ecoturismo em terras indígenas, os índios perceberam que há sempre alguém interessado em uma série de expressões culturais que eles próprios vinham deixando de lado, independentemente do valor cultural e histórico para eles. Existe gente interessada e elas valem dinheiro. Eles estão então retomando uma série de manifestações culturais que haviam deixado de lado há muito tempo. Essa, para mim, é a forma mais segura e garantida de se preservar a cultura dessas sociedades.

Para que os senhores entendam melhor como está articulado e organizado o grupo que está definindo esse trabalho, ele tem representações de cinco ministérios: do Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, que somos nós, do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, do Ministério da Justiça, do Ministério do Planejamento e Orçamento, do Ministério da Fazenda. Todos estão representados, obviamente, pela Secretaria da Amazônia e o Ibama; o da Indústria, do Comércio e do Turismo, pela Embratur; o da Justiça, pela Fundação Nacional do Índio; o do Planejamento, que não aparece aqui, está representado pela Sudam e pela Suframa, e o da Fazenda, pelo Banco da Amazônia.

Independentemente disto, tivemos um cuidado que é fundamental. Para que não elaborássemos um documento historicamente semelhante àqueles feitos pelo Governo, ou seja, um documento que atendesse, como sempre, os interesses do Governo, incluímos uma pesada participação da sociedade e do setor privado, pois temos consciência de que o nosso trabalho deverá estar voltado para a sociedade e para o setor privado.

Sem o setor privado, não haverá turismo nem ecoturismo. Esta é uma atividade que estamos preparando para esse setor. Por isso, a necessidade da participação dele e a definição de como os membros do setor privado entendem que deve ser desenhada e regulamentada uma política de ecoturismo, para que possam se apropriar dessa atividade.

Do contrário, a tendência natural é que o Governo desenhe as políticas e os programas à sua maneira, e a sociedade não tenha os meios e as condições de se apropriar daquelas atividades, pois elas transformam-se em uma camisa-de-força absolutamente intransponível.

No caso das organizações governamentais, por exemplo, tem assento nesse grupo o Grupo de Trabalho Amazônico, que congrega não mais 355, mas 405 organizações não-governamentais que atuam na Amazônia brasileira.

Dentre os diversos compromissos que tivemos nesse grupo, um era definir não apenas a política mas um programa de ecoturismo para a Amazônia. E esse programa decorre de um entendimento que houve entre o Governo brasileiro e o Banco Interamericano quando financiou o Prodetur no Nordeste. Ele imaginava e demonstrou interesse que o Governo brasileiro desenhasse um programa de turismo muito pesado para a Amazônia, mas que tivesse um forte componente ambiental.

Um programa de turismo com um forte componente ambiental nada mais é do que um programa de ecoturismo. Acabamos de concluir as nossas negociações com o Banco para a primeira fase, a de pré-investimento, tendo cuidado de inovar, de não repetir os modelos tradicionais de programas financiados por agências internacionais, de tal sorte que, quase sempre, ficavam sobrecarregados o Governo Federal, os governos estaduais e nada mais eram do que um mero mecanismo de repasse de dinheiro financiado para órgãos estaduais e federais. Nosso programa tem o compromisso de inovar. E uma forma de inovar é fazer com que o setor privado participe, junto com o Governo, do financiamento do programa, o Dr. Roberto falou.

O programa está dividido em duas fases. A primeira é de pré-investimento, no valor de US$10 milhões, e a segunda é a de investimento propriamente dita, no valor de US$200 milhões. Deveremos, nos próximos 18 meses, nos dedicar à fase de pré-investimento, de US$10 milhões. Enquanto isso, desenhamos o programa propriamente dito, no valor de US$200 milhões, em que os compromissos serão divididos entre o setor público e o setor privado. Cinqüenta por cento desses recursos deverão ser destinados ao setor privado, para fins de financiamento de empreendimentos em ecoturismo.

O programa estaria dividido mais ou menos dessa forma. A fase de pré-investimento requererá US$10,025 milhões, e o custo estimado do programa é de US$200 milhões de dólares, sendo que US$100 milhões para investimentos e US$100 milhões para financiamento do setor privado.

Dentre os benefícios previstos, como resultado desse programa, imaginamos que, uma vez implantado, ele deverá gerar 10 mil novas unidades habitacionais, ou seja, unidades hoteleiras. Não seriam hotéis, seriam unidades habitacionais, ou seja, apartamentos de hotéis na região, com a geração de 30 mil empregos diretos e 100 mil indiretos na Amazônia brasileira. Essa relação de 30 para 100 é explicada por serem o turismo e qualquer um dos seus segmentos as atividades que mais empregam, que mais têm relações com outros serviços que são prestados.

O Dr. Roberto, há pouco, mencionou como o turista estrangeiro compra um pacote. Aquela atividade que um ecoturista compra na França, por exemplo, gera uma situação em que uma cadeia de pessoas e instituições ganha, como, por exemplo, uma camareira, um cozinheiro, um gerente de um hotel de selva na Amazônia. Desde a agência que vende o produto até o canoeiro que leva o ecoturista para fazer uma trilha por um lago, por um igarapé, ou o guia que o acompanha. Essa relação é de 30 mil para 100 mil empregos indiretos.

(Falha na gravação)

Queremos, junto com eles, desenvolver uma política para vender a Amazônia na sua integralidade. O que isso significa? Significa que, bem ou mal, o Peru, a Venezuela, a Colômbia e a Bolívia já desenvolvem as suas atividades de ecoturismo. Mas o ecoturista vem à Colômbia, vê um pedacinho da Amazônia colombiana e volta. Passa dois, três, quatro dias, no máximo. O ecoturista que vem ao Brasil, passa dois, três dias na Amazônia brasileira, e não a conhece. A nossa idéia é que possamos, entre os países, estabelecer roteiros, de tal forma que consigamos estimular o ecoturista a não ficar apenas três dias na Colômbia e voltar. Mas que fique dois dias na Colômbia, passe dois dias no Peru, quatro dias no Brasil. Isso significará um aumento da capacidade de internalização de recursos. Se considerarmos que a relação de gasto de um turista para um ecoturista está na base de 4.7 para 1, veremos o que significa um dia de permanência de um ecoturista no País e um dia de permanência de um turista tradicional. Enquanto o turista tradicional gasta US$1,00, o ecoturista gasta US$4,70.

Para concluir - acredito que meu tempo já estourou há muito tempo -, mostrarei para os senhores o mapa da região onde estamos trabalhando.

Esta é a Amazônia Legal brasileira, que é formada por nove Estados. É esta a região em que estamos trabalhando. E resolvemos adotar uma estratégia, já que sabemos, *a priori*, que o País não teria recursos suficientes para atender a uma região com essa dimensão. Resolvemos, então, adotar uma estratégia, elegendo, em cada Estado da Amazônia, um pólo prioritário de ecoturismo. Em cima desse pólo prioritário estamos trabalhando no Proecotur. Estamos trabalhando esse pólo prioritário também no sentido de fazer com que outros investimentos públicos e privados convirjam para essas áreas prioritárias desses pólos. Eles coincidem com uma série de outras ações no âmbito do

Ministério do Meio Ambiente. Por exemplo, este é o Projeto de Corredores Biológicos. Os senhores podem ver que as áreas deste Projeto coincidem também com as áreas dos pólos de ecoturismo. Estes são os pólos de ecoturismo.

Levamos um ano para definir, com os novos Estados, quais seriam as suas áreas prioritárias para a atuação do ecoturismo. Os senhores podem ver que há uma convergência muito grande com relação a essa estratégia.

Adiante, há o último mapa, que mostra a coincidência de uma série de outros investimentos públicos que ocorrem na região: Pronaf, Comunidade Solidária, uma série de outras ações que coincidem com os pólos de ecoturismo definidos por esses Estados. Lamento ter falado muito rápido.

Essas são as ações que o Governo vem desenvolvendo nessa área de ecoturismo como um componente da atividade de turismo. A demanda que temos sofrido é muito grande, todos querem fazer alguma coisa a respeito de ecoturismo. O ecoturismo tem alguns princípios. Há alguns esclarecimentos que precisam ser feitos. Volto a dizer, o ecoturismo não é a solução de todos os nossos males. Enquanto o turismo...

(Fala fora do microfone)

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. COORDENADOR - (Inaudível. Fora do microfone.)

Temos, também, na região de Domingos Martins, excelentes hotéis. Já existem vários implantados e outros estão em implantação.

Para que possamos desfrutar esse potencial turístico, recomendamos preservar, ao máximo, os ecossistemas e saber utilizá-los dentro da sua capacidade de suporte. Ou seja, cada ecossistema tem uma capacidade de suportar uma quantidade e um tipo de turismo. Se se quer explorar uma área de reserva com turistas, não se pode pensar em encher com centenas e milhares de pessoas uma reserva. Existem critérios que devem ser muito bem colocados dentro de um plano de manejo da unidade de conservação. A Pedra Azul já tem um plano de manejo, pelo menos, iniciado - foi feito um esboço.

Temos o Parque Nacional do Caparaó, que não entramos pelo Espírito Santo...

(Inaudível. Fora do microfone.)

O SR. CELSO PIMENTEL - Boa tarde!

Sou assessor técnico do Corredor de Transportes Centro-Leste. Assessoro a Diretora de Operações, Drª Sandra Steling, em cujo nome peço desculpas pela ausência. Ela sofreu um acidente quando foi fazer uma apresentação do Corredor Centro-Leste, na cidade argentina de Cipolletti, machucando o braço direito. Como precisa estar em Belém do Pará na próxima semana, hoje ela vai fazer uma infiltração no braço para recuperar seus movimentos normais. Então ela me pediu que a substituísse nessa rápida palestra que vamos fazer aqui sobre o Corredor Centro-Leste.

Antes de iniciar, em nome do Corredor Centro-Leste, gostaria de agradecer ao Senador José Ignácio Ferreira pela brilhante idéia de desenvolver esse seminário sobre o Corredor em praticamente todo o Estado do Espírito Santo, e ao Prefeito de Domingos Martins, pela brilhante organização desse evento hoje. Aos demais componentes da Mesa, dou-lhes as boas-vindas.

Vou começar falando sobre o que é o Corredor Centro-Leste, para que todos tenham uma idéia de seu funcionamento. O Corredor Centro-Leste, fisicamente, é a associação das estradas de ferro que pertencem à Vale do Rio Doce, a Vitória-Minas, que liga Vitória até praticamente Belo Horizonte e Belo Horizonte a Brasília e Goiânia, com conexão com as redes ferroviárias que pertenciam à antiga Rede Ferroviária Federal. Esta recentemente foi privatizada e tem hoje o nome de Ferrovia Centro-Atlântica. A partir de Belo Horizonte, liga as pontas da linha da Vale do Rio Doce com a da Rede Ferroviária Federal, ou seja, Capitão Eduardo a Costa Lacerda. Então, fisicamente, é possível sair com uma composição ferroviária de Vitória e chegar até Brasília.

Todo esse traçado férreo tem a extensão em 1.860 quilômetros. Com o funcionamento desse Corredor, é possível atingir uma grande área localizada na região central do País, notadamente na região dos cerrados, possibilitando o escoamento da produção de cereais, que é muito grande nessa região, proporcionando, assim, uma saída para o comércio exterior através dos portos localizados na costa do Espírito Santo.

Esse é o Corredor Centro-Leste. Toda a sua área de influência abriga cerca de 32% do PIB nacional. A potencialidade de negócios nessa área é simplesmente fantástica. Estamos procurando desenvolver cada vez mais o Corredor Centro-Leste, de forma que possamos dar uma opção aos investidores e produtores localizados nessa região de influência como porta de entrada e saída dos seus produtos através do Estado do Espírito Santo. Com isso, passamos, então, a explorar um grande setor que pode gerar muitos empregos, que é exatamente o setor de serviços no Estado do Espírito Santo. Essas ações coordenadas foram iniciadas há cerca de cinco anos. Em 1990, foi concluída fisicamente a ligação entre as linhas da Rede com as linhas da Vale. A partir de então, o Corredor passou a funcionar.

Em 1993, ele foi inaugurado oficialmente. Então, vários investimentos foram concluídos, principalmente os investimentos de construção de silos localizados no porto de Tubarão, na Vale do Rio Doce, e esses silos estão possibilitando a realização da pré-ensilagem, antes do embarque no porto. A partir daí, começou, efetivamente, o funcionamento do escoamento de uma produção de grãos localizada na região dos cerrados , escoando através do Porto de Tubarão.

No ano de 1993, foram escoadas cerca de 800 mil toneladas de soja e farelo de soja. No ano seguinte, passou a ser um milhão, e hoje estamos na faixa de um milhão e 200 toneladas embarcadas através do complexo portuário do Espírito Santo.

Como se pode observar, o sistema corredor é irreversível e vem num crescimento natural, ou seja, a medida em que todos os problemas, os gargalos que temos nesse sistema forem removidos e haja um incremento, um crescimento do complexo portuário do Espírito Santo, há uma tendência natural de crescimento de embarque de soja e outros derivados através do nosso complexo.

Estima-se que por volta do ano 2000, 2005 estaremos movimentando algo em torno de 5 milhões de toneladas de soja e de farelo de soja. Contudo, não podemos perder de vista que o Corredor Centro-Leste não se limita apenas à movimentação de cargas, cereais, provenientes do cerrado brasileiro. Estamos também trabalhando, numa segunda fase do Corredor Centro-Leste que visa exatamente estabelecer uma interiorizarão de cargas conteinerizadas, utilizando também a ferrovia.

Nesse sentido estão sendo construídas várias (?), os entrepostos aduaneiros do interior. Somente na área da grande Vitória, temos três e, na próxima semana, esse número será aumentado para cinco, porque alguns entrepostos serão caracterizados como . Essas serviram de modelo para a criação de outras. Na realidade, podemos chamar essas de portos secos. Esses portos secos são portos alfandegários que permitem realizar a operação de, uma chegando uma carga, por exemplo um contêiner ao complexo portuário de Vitória, ser imediatamente transportado, seja por rodovia ou ferrovia, até uma localizada, por exemplo, em Belo Horizonte, e lá, todo o seu desembaraço aduaneiro ser realizado. Assim, ao invés de haver toda concentração de carga no porto de Vitória para sua posterior liberação, esse processo acontecerá num porto seco mais próximo possível de seu importador. Com isso, o que acontecerá aos Estados do Espírito Santo, Minas Gerais e no Brasil como um todo? O Corredor Centro-Leste será o precursor da interiorização do uso do contêiner, que, hoje, no Brasil, está apenas restrito à costa do nosso País.

Feito isso, haverá um de cargas chegando pelo complexo do Espírito Santo, seja no sentido exportação ou o inverso, via importação, levando às diversas regiões de influência do Corredor Centro-Leste.

As vantagens que esse corredor proporciona é que ele tem suas linhas, principalmente a da Vale que liga Vitória a Belo Horizonte, uma linha de primeira classe, que opera com altos índices de eficiência, e a linha que vai de Belo Horizonte a Brasília está sendo remodelada, em função de seus novos donos - como já dissemos, foi privatizada recentemente - e, com os investimentos feitos no sentido de melhorar essa operação, há uma tendência que essa região servida pelo Corredor Centro-Leste venha a ser um modelo para todas as regiões e todos os outros corredores no Brasil e, conseqüentemente, na América-Latina, para a interiorização do uso do contêiner, tal como ocorre nos Estados Unidos e Europa, onde os cruzam praticamente todo o continente via terrestre.

Para que tudo isso aconteça, é exigido de seus atores uma operação coordenada. É lógico que, a medida em que vai crescendo o nível de operação da estrada de ferro, também terá de crescer o nível de operação portuária, para que todo o sistema funcione de uma forma equilibrada e cresça em conjunto. Nesse sentido, é muito importante darmos uma passada em como se comporta o nosso complexo portuário.

O complexo portuário do Espírito Santo, como todos podem ver, tem, no sentido norte para sul, o Porte de Regência. Na realidade, não se pode chamar de porto porque é um atracadouro, servindo apenas aos interesses da Petrobrás, que extrai petróleo na região da Foz do Rio Doce e na parte norte do Estado, fazendo o embarque, através desse porto, do petróleo cru. Esse petróleo, então, é levado a uma das refinarias mais próximas, ou na Bahia ou no Rio de Janeiro, para o refino e, depois, é comercializado dessa forma.

A grande vedete do nosso complexo portuário no momento se encontra em Barra do Riacho, localizado no Município de Aracruz. Esse porto

tem uma potencialidade muito grande para vir a atender ou possivelmente vir a ser o porto concentrador de cargas, chamado porto , um porto pivô, para atendimento de cargas conteinerizadas que, a partir daqui, serão interiorizados ou no próprio Espírito Santo ou na zona de influência do Corredor Centro-Leste e vice-versa.

Enquanto esse Porto de Barra do Riacho não se desenvolve - ela está na fase de licitação para privatização de seus serviços -, aqueles concessionários que vierem a ser agraciados com essa área farão todo um desenvolvimento de sua infra-estrutura, no sentido de proporcionar um porto operando eficientemente com cargas conteinerizadas.

Em baixo, temos o Porto de Tubarão, um porto privativo da Vale do Rio Doce, que originalmente foi construído para fazer embarque de minério de ferro extraído e manuseado pela própria Vale, mas que hoje, em função da Lei nº 8.630, a chamada lei de modernização dos portos nacionais, possibilitou aos terminais privativos movimentarem cargas para terceiros, o Porto de Tubarão vem-se diversificando. O exemplo disso é exatamente as instalações que estão sendo construídas, uma parte já construída, para realizar a movimentação adequada da soja.

O Porto de Tubarão, no momento, está em fase de ampliação. Nos próximos meses, deverão ser inaugurados mais dois novos pontos de atracação, onde um deles trabalhará exclusivamente para fazer o embarque de soja e de seus derivados, aumentando, portanto, a capacidade de embarque, já visando atingir as metas de 3 e 5 milhões de toneladas nos próximos anos. O outro será dedicado à movimentação de carga geral, notadamente aquela conteneirizada. Espera-se, com isso, que haja uma possibilidade de movimentação maior de cargas no Estado do Espírito Santo.

Ao lado praticamente adjacente ao de Porto de Tubarão, temos o Porto de Praia Mole. Esse porto funciona na descarga do carvão que vem a suprir as usinas siderúrgicas localizadas no Espírito Santo, a CST, e outras localizadas no Estado de Minas Gerais.

Outro terminal existe exatamente em frente ao de Praia Mole, o terminal de produtos siderúrgicos, que faz exatamente o embarque do aço produzido pelas siderúrgicas da região da Vale do Rio Doce.

No momento, o nosso porto de carga geral é o Porto público de Vitória, administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo, que administra o Porto de Vitória, localizado na ilha, e o Porto de Capuaba, localizado no Município de Vila Velha que vem, então, realizando a movimentação de carga geral e carga geral conteinerizada. No momento, encontramo-nos num patamar de 70 mil contêineres movimentados por ano.

Mais ao sul, o último porto, o de Porto , totalmente privado, construído e operado pela Companhia São Marco de Mineração que faz, prioritariamente, no momento, os embarques de produtos produzidos por ela: minério de ferro e pelotas.

Porém, a São Marco Mineração, também visando tirar proveito da Lei de Modernização dos portos nacionais, vem estudando a possibilidade de transformar seu porto de em uma unidade de negócio. Já vem desenvolvendo alguns projetos com o objetivo de criar, pelo menos, três novos berços de atracação no sentido de proporcionar a essa região mais uma porta de entrada e saída para escoamento de seus produtos.

Como todos podem ver, o Corredor Centro-Leste já vem no seu (?) de crescimento. O crescimento dessa movimentação de cargas através do Espírito Santo é irreversível. Com isso, o Estado, paulatinamente, vai aumentando e ocupando um espaço no cenário de comércio internacional, sempre vindo de uma forma crescente na sua atuação. Vale citar como exemplo, apesar de tudo que se tem dito, atualmente cerca de 70% de veículos importados pelo Brasil estão chegando pelo Porto de Vitória. Para que os senhores tenha uma idéia, até o presente momento, neste ano de 1997, já temos cerca de 180 mil veículos importados pelos Portos do Espírito Santo, o que representa, como disse, cerca de 70% do total de veículos importados pelo Brasil.

Já que estamos falando da questão de veículos, vale a pena darmos uma passada nessa foto, feita no ano de 1995 para 1996, quando nossas (?), localizadas na região do contorno da Grande Vitória, estavam praticamente todas lotadas, não havia mais espaço para colocar veículo.

(Projeção)

Hoje, essas (?), além de trabalhar com veículos, vêm procurando diversificar suas atuações, não somente fazendo a parte de entreposto aduaneiro para veículos, mas desenvolvendo formas de agregar valor ao seu trabalho.

Para que os senhores tenham uma idéia, no caso da Perca, todos os veículos da Ford são inspecionados por técnicos treinados na própria fábrica e dali, depois de nacionalizados, vão direto para as concessionários para venda direta aos consumidores.

Hoje, as (?) não só simplesmente realizam o serviço de armazenagem alfandegada, mas também presta serviços a seus usuários. Com isso, elas estão procurando diversificar suas atuações e estão passando a trabalhar com outras cargas, cargas gerais, onde seriam empacotadas, desempacotadas, armazenadas e distribuídas a tempo e hora, obedecendo a todos esses critérios que temos hoje, esses conceitos que temos hoje aplicados no setor de logística: o conceito de , onde toda armazenagem feita aqui é distribuída para seus consumidores, que não têm a necessidade de fazer retenção de estoque. Todos já devem ter ouvido falar num ditado que diz que "estoque é dinheiro em caixa". Hoje não é mais. É um problema para o empresário. Devido à globalização, um estoque de determinado computador de última geração, que poderá estar superado amanhã. Se um empresário tem um estoque muito grande desse computador, e, logo em seguida, surge um modelo mais moderno, ele terá dificuldade de colocar aquele produto no mercado. Certamente o fará com um preço menor e com algum prejuízo. Hoje, produtores e comerciantes não querem ter grandes estoques por causa desse problema. Eles preferem ter apenas o estoque necessário para manter a sua clientela devidamente atendida. No caso, as próprias Eades (?)vêm fazendo toda essa parte de controle.

Como os senhores podem perceber, a atuação do Corredor Centro-Leste vem induzindo um crescimento nesse sentido. A partir daí, deverá haver uma diversificação de atividades industriais e comerciais no Estado do Espírito Santo, diversificação essa visando sempre a atrair mais investimentos, seja do empresariado nacional, seja de empresários de outros países. Com isso, almeja-se ao crescimento do mercado interno, com uma maior oferta de postos de trabalho, coisa que hoje é um grande problema não só no Espírito Santo, como também no Brasil e em todo o mundo. Dessa forma, poderemos reverter esse quadro, inclusive diminuindo a tensão social que vem sendo gerada por esse processo.

Complementando a minha apresentação, eu diria que, além dessas atividades que o Corredor vem fomentando para um desenvolvimento sustentado do Estado do Espírito Santo, também criamos o Corredor Centro-Atlântico, que visa a incrementar todas as trocas não só do Espírito Santo e do Brasil com o Exterior, mas também dentro do próprio País, notadamente com o Mercosul, com isso incrementando novamente e efetivamente o processo de transporte marítimo de cabotagem, barateando os custos das principais mercadorias e fazendo com que estas cheguem aos mercados consumidores com preços competitivos, aumentando, assim, toda uma cadeia de consumo. Acreditamos que, com isso, o Corredor Centro-Leste virá a ser o principal catalisador do desenvolvimento deste Estado.

Procurando fazer um **linking** entre esse desenvolvimento econômico de atividades comerciais e industriais que vêm sendo proporcionadas pelo Corredor com o tema deste simpósio, no que se refere ao desenvolvimento sustentável e ao turismo, evidentemente nós, do Corredor, embora estejamos mais voltados para questões técnicas de ordem comercial e industrial, notamos que é muito importante que haja um desenvolvimento da parte turística, proporcionando àqueles potenciais investidores nacionais ou até mesmo estrangeiros um maior conforto, uma maior segurança e uma forma mais atrativa, para que eles venham para cá e façam seus investimentos e sintam-se à vontade para desfrutar de todas as belezas deste Estado. Evidentemente, isso será feito de forma ordenada e coordenada. O trabalho conjunto e o esforço que nós do Corredor temos feito para atrair esses investidores devem facilitar o processo como um todo.

Esperamos que a parte competente, que cuida do setor de turismo, venha a obter todo o êxito, porque isso, certamente, facilitará o nosso trabalho de atração. Nós, evidentemente, fazendo um **marketing** ou buscando uma forma de atrair novos investidores, não somente utilizamos as vantagens técnicas que este Estado proporciona, mas também a parte turística, que certamente é um atrativo a mais nesse processo como um todo.

Eu poderia falar muito mais sobre o Corredor Centro-Leste, mas, devido ao adiantado da hora, vou encerrar a minha exposição. O nosso escritório está localizado no Edifício Palácio do Café. Quem necessitar de informações adicionais acerca do Corredor Centro-Leste deve entrar em contato conosco. Teremos o maior prazer de supri-los de todas as informações de que dispomos.

Agradeço à Mesa e à assistência pela audiência.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. COORDENADOR - Pedimos a observância rigorosa dos três minutos, dentro dos quais cada um dos expositores fará uma única intervenção, e que os conferencistas da Mesa, que sejam destinatários dos questionamento , também se limitem ao tempo estipulado de três minutos neste

debate. No debate, o regime só pode ser este. Lamentamos muito não abrir o debate por uma outra circunstância do plenário.

Havíamos dito que seria entregue uma senha para o almoço. Mas isso não será mais necessário, porque estamos fazendo o convite aos presentes para um almoço de confraternização, que será realizado daqui a alguns minutos. Os 800 participantes não serão problema, porque estava previsto.

Passo a palavra ao professor Celso Perota.

O SR. CELSO PEROTA - Não vou fazer nenhuma pergunta específica aos expositores, porque senão ficaríamos debatendo por muito tempo.

No último seminário realizado em Guarapari, fiz uma intervenção de três minutos abordando os problemas que tínhamos observado ali, os quais diziam respeito à conscientização dos políticos que estavam na Mesa com relação aos temas debatidos. Em Guarapari, foram importantes as intervenções feitas pelo Prefeito Paulo Borges e por outros políticos e dirigentes municipais que estavam presentes naquela ocasião.

Neste seminário, reputo de certa importância algumas coisas que foram ditas, que leu chamo de "quebra de tabu", que merecem ser destacadas.

O Dr. Roberto Mourão e também o representante do Ministério do Meio Ambiente falaram coisas interessantes. Foi dito que toda atividade turística tem um custo ambiental. É uma falácia dizer que o turismo é uma indústria que não polui. Essa é uma quebra de tabu. Agora estão sendo feitos estudos, e estamos abordando a questão de uma outra forma. É verdadeiro o conceito de que toda atividade turística tem um custo ambiental. Passei pela cidade de Piúma depois de um desses famigerados carnavais realizados fora de época, e parecia que um bando de animais tinha passado por lá, de tanta sujeira que havia nas ruas. Esses são os custos gerados pelo turismo.

Outra questão importante refere-se à preocupação do Ministério do Meio Ambiente em conceituar o que é ecoturismo. Nós, que estamos dando aula em cursos de Turismo, verificamos como esse termo foi mal utilizado por todos. Fazia-se ecoturismo, mas não se sabia o que era.

A experiência desse projeto da Amazônia foi fundamental. As pessoas que prestaram atenção à explanação puderam verificar que está sendo feita alguma coisa de maneira ordenada e planejada, de acordo com as melhores intenções.

Nesse aspecto, há que se ressaltar também a importância da relação entre cultura e ambiente ou entre ambiente e cultura, no caso de se privilegiar o turismo. Muitas vezes, a questão da atividade antrópica nos ambientes naturais não era considerada relevante. Parece-me de extrema importância trabalhar com as comunidades indígenas, com o elemento homem como componente desse ecossistema e deste mundo como um todo.

Fora da área de turismo, eu gostaria de falar sobre um outro tabu, que talvez tenha sido desmitificado aqui pelo Dr. Carlos Alberto Roxo sobre a região de Aracruz. Trata-se do problema da pluviometria da região e, principalmente, das conseqüências da seca dos rios da região. Creio que o eucalipto não é o grande mal que se estabelece; também há outras atividades do homem, como o desmatamento das cabeceiras dos pequenos rios que cortam a região de Aracruz.

Essas são as minhas observações. Eu gostaria de debater algumas questões, mas o farei pessoalmente com os conferencistas.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. COORDENADOR - Com a palavra o professor Robson Sarmento.

O SR. ROBSON SARMENTO - Boa tarde a todos!

Fui convidado pelos organizadores do evento para falar sobre "Meio Ambiente e Desenvolvimento". Como de praxe, vou me voltar para o lado das águas.

Em todos os municípios da região central, sem exceção, as nascentes dos rios se situam na região serrana, a exemplo do rio Iconha, no Município de Iconha; do Rio Benevente(?), que passa em Alfredo Chaves; do braço sul do Rio Jucu, que passa em Marechal Floriano, e do braço norte que forma o Rio Jucu; do Rio Guandu, que passa em Afonso Cláudio; do Rio Santa Joana, cuja cabeceira está situada na região central; do Rio Santa Maria e do Rio Doce. Sete rios, dos dezenove que cortam o Estado do Espírito Santo, têm suas nascentes nessa região.

Estudos recentes realizados por nós mostram, por exemplo, que as secas do Município de Domingos Martins são mais rigorosas do que as do norte do Estado do Espírito Santo. Pode ser uma surpresa, mas os números mostram isso. Aquelas secas se equiparam às do Município de Baixo Guandu e de São José das Torres, próximo de Mimoso do Sul.

Obviamente, esses recursos hídricos são vitais para qualquer forma de vida, não só para a humana, e estão em risco em função do desenvolvimento existente na região e do desenvolvimento que se pretende alcançar. Não há um plano de desenvolvimento traçado para essa região. Vamos, então, conversar a respeito do que existe, do que é praticado hoje na região central serrana, que é o que está em discussão hoje.

O nosso ilustre colega Ricardo Santos disse que uma das atividades importantes dessa região - todos nós sabemos disto - é a cafeicultura, que atua diretamente no solo. O que está em risco devido a essa atividade? É a cobertura vegetal de 20%, que foi destacada pelo ilustre ex-Secretário de Meio Ambiente, Dr. Almir Bressan . Há necessidade de que essa atividade esteja bem alinhada e bem afinada com relação principalmente aos recursos hídricos. Essa é a atividade predominante da região.

Nesta oportunidade, eu gostaria de ouvir a ilustre Drª Suzana, que falou de "Meio Ambiente e Desenvolvimento"; o que ela poderia nos sugerir, dentro da sua especialidade, que tipo de planejamento, porque, até agora, não vi nenhuma preocupação com esta questão que estou colocando, que considero de suma importância.

Obrigado. (Palmas)

A SRª SUZANA - Robson, sobre essa questão, hoje de manhã falei da necessidade de haver um planejamento dentro de um programa maior de zoneamento ecológico-econômico.

Posso adiantar que, aqui na região, particularmente, temos o Consórcio Rio Santa Maria-Jucu. Recentemente foi feita uma licitação para um diagnóstico de um plano diretor para toda a região do consórcio, que abrange vários municípios. Acredito que desses estudos vão sair as diretrizes e os projetos prioritários para se tratar basicamente do problema dos recursos hídricos. Mas isso está num contexto maior de um zoneamento para todo o Estado, porque o problema não é só aqui na região; o problema é estadual. Na região do Rio Doce, também temos problemas; no norte do Estado, temos o problema da desertificação.

Essa sua preocupação vem reforçar a adoção de diretrizes necessárias para esse planejamento, esse desenvolvimento integrado de que precisamos para fazer o desenvolvimento sustentado.

Obrigada.

O SR. COORDENADOR - A última intervenção é do professor Watson de Araújo Monteiro.

O SR. WATSON DE ARAÚJO MONTEIRO - Inicialmente, quero agradecer o convite que recebi da coordenação do seminário. É com muito prazer, juntamente com colegas professores e alunos da FAESA, que estamos participando.

Gostaria de fazer uma abordagem sobre a palestra do Dr. Carlos Alberto Roxo, da Aracruz Celulose, que, no início da sua fala, citou algumas exigências e algumas colocações dos clientes da Aracruz, que acreditam que a Aracruz está desmatando a Floresta Amazônica. Isso foi interessante, porque tomamos conhecimento, por meio de uma leitura que fizemos há algum tempo, de que, em alguns países desenvolvidos, a população ouvida manifestou preocupação muito evidente com empresas que agridem o meio ambiente. Nessa pesquisa, figuravam alguns países, como Espanha, em que 80% da população ouvida mostrava preocupação: na Itália, Alemanha, Estados Unidos, 50% a 60%. A conscientização da população vai fazer com que as empresas trabalhem no sentido de agredir o menos possível a natureza. Infelizmente, é uma equação difícil, porque, quando se fala em empresa, fala-se em resultado econômico, e, muitas vezes, os defensores da ecologia não dispõem de números para trabalhar e debater certas questões. Há um estudo nesse sentido, uma pesquisa, um trabalho científico de treze cientistas americanos sobre o quanto se poderia mensurar e valorizar os benefícios dos ecossistemas - oceano, floresta, áreas de mangue etc -, e o quanto custaria isso em benefício da humanidade. Chegaram a um número surpreendente de US$33 trilhões. A dificuldade do equilíbrio econômico e ecológico está exatamente no resultado que as empresas buscam obter dos seus empreendimentos. Se essas empresas colocassem nos seus custos os impactos ambientais que causam à humanidade, certamente elas dariam prejuízo; os seus custos seriam muito mais elevados.

A recuperação do meio ambiente é um outro problema sério, difícil. Quando se fala na recuperação e na despoluição da Baía da Guanabara, fala-se em torno de US$800 milhões. Na recuperação do Rio Tietê, em São Paulo, fala-se em US$900 milhões. A recuperação é muito difícil e quem a conta é o povo. Os custos sociais são altíssimos, muito elevados. Como exemplo, os americanos, em 1996, só com aluguel de abelhas para atender à polinização de suas plantas, gastaram US$100 milhões. Esses são detalhes que muito nos preocupam.

O que me deixou hoje muito satisfeito foi ter ouvido aqui, neste seminário, informações que certamente vão nos levar a outras reflexões,

principalmente, além das de outros expositores, da Drª Linda Suzana Brandt, que apresentou informações muito valiosas para o nosso cotidiano.

A todos, muito obrigado. (Palmas)

O SR. COORDENADOR - Não há réplica, porque o conferencista referido já não se encontra, exceto a Drª Linda, que foi, de passagem, elogiada, mas não contestada.

A Secretária de Cultura e Turismo de Domingos Martins convida a todos para, no dia 5 de outubro, domingo, às 19 horas, na Igreja Luterana, comparecerem a uma apresentação de solistas da orquestra de câmara de Genebra.

Após o encerramento, que será feito pelo eminente Prefeito de Domingos Martins, Pedrinho Raul Raupp, a quem passarei a palavra, a Banda São Sebastião, de Afonso Cláudio, quer dar um brilho especial a este seminário, apresentando dois números que fazem parte do projeto "Maestro Carlos Gomes", que totalizarão 3 minutos, tempo limite para as intervenções adicionais, conforme diz o Senador José Ignácio Ferreira.

Hoje, a banda, composta por crianças e adolescentes, completa 65 anos.

Com a palavra - aliás, com os instrumentos -, a banda de Afonso Cláudio. (Palmas)

(Apresentação da banda)

Estamos chegando ao final do nosso III Seminário.

Passo a palavra ao Senador José Ignácio Ferreira para suas considerações finais.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Quero agradecer à Prefeitura Municipal de Domingos Martins, na pessoa do Prefeito Pedrinho Raupp, aqui presente, que deu todo o apoio à realização do seminário; agradecer à **Rede Gazeta de Comunicações**, por meio do seu Diretor-Presidente, Dr. Carlos Guttemberg Filho; ao Colégio Leonardo da Vinci; ao prezado Senador e amigo Elcio Alvares, Líder do Governo no Senado Federal; aos empresários locais, Roberto, Walter Brown, José Orlando; às Faculdades de Turismo de Guarapari e da UVV, ao curso de pós-graduação em Corredor Centro-Leste, mantido pelo curso de Engenharia da UFES; aos senhores expositores e debatedores, particularmente ao Dr. Ademir Paraguaçu, representante do Exmº Sr. Ministro do Meio Ambiente, Gustavo Krause; aos senhores homenageados desta manhã/tarde; à FAESA; a imensa dedicação da Srª Secretária de Turismo de Domingos Martins, e de toda sua equipe; ao grupo folclórico de Domingos Martins, cujo coordenador é José Welter; à banda instrumental de Domingos Martins, que abriu os trabalhos, e à banda de música de Afonso Cláudio, que acabamos de ouvir e que me toca pessoalmente por haver ajudado o projeto Música Educar, do Metódio - fico muito feliz ao ver esses jovens adolescentes tocando tão bem; à Sociedade Luterana de Domingos Martins; à Escola de 1º e 2º Graus de Domingos Martins, cujo Diretor é Leonardo, que nos cedeu estas dependências; a todas as secretarias municipais de Domingos Martins; à Sonorização Mundial; à Paróquia Evangélica Luterana de Domingos Martins; à Escola Polivalente de Domingos Martins, sua diretora, Rita Maciel; aos jornalistas de **A Gazeta** e de **Braço do Sul** - Braço do Sul completa 7 anos de fecunda existência; ao Coordenador-Geral deste projeto, o incansável e competente professor Geraldo Vieira Simões Filho, e a toda a sua equipe; ao Ademir, que tanto nos ajuda: ao Ronaldo, também responsável pela TV; a Jane, a da Paz, a Geórgia, a Cristina, ao Marquinhos, ao Hildo, ao Vanderli, ao João Souza, a todos os que contribuíram para o êxito deste evento.

Estou muito feliz.

Muito obrigado.

Passo a palavra ao Prefeito Pedrinho Raupp, também grande responsável pelo êxito deste evento, para encerrar os trabalhos. (Palmas)

O SR. PEDRINHO RAUPP - Queremos agradecer ao Senador José Ignácio, ele que foi o idealizador, o grande mentor deste projeto, ao professor Geraldo Simões e a toda a sua equipe, pela aula de competência e de determinação que nos deu na formatação e na preparação do seminário, aos conferencistas e aos debatedores e sobretudo a vocês que acreditaram nesta idéia e acorreram a Domingos Martins para que pudéssemos realizar este III Seminário. Com certeza, estamos saindo daqui melhores do que entramos, embora um pouco esfomeados. Desejo, sinceramente, que cada um faça uma instrospecção no sentido de se conscientizar do compromisso que tem com o desenvolvimento sustentável, com o meio ambiente, com a preservação da natureza, porque temos que estar em sintonia com o ambiente inteiro.

Também desejo agradecer a presença sempre brilhante, marcante e muito honrosa do Senador Elcio Alvares, que é o Líder do Governo, assim como do Senador José Ignácio, pelo carinho que tem demonstrado sempre para com esta região serrana.

Quero passar às mãos do Senador José Ignácio um documento, resultante de discussões entre os prefeitos da região centro-serrana, que diz respeito a algumas reivindicações e a algumas necessidades coletivas, que será encaminhado ao Governo Federal - num segundo momento, passaremos este documento também ao governo estadual -, no qual está inserido o compromisso de cada um de nós como gestores da coisa pública, como gestores municipais. Passo o documento ao Senador José Ignácio, para que seja o porta-voz, extensivo aos Senadores Elcio Alvares e Gerson Camata.

Ao finalizar, quero agradecer, dizendo que Domingos Martins se sentiu muito honrada, cresceu, tornou-se mais importante com a presença de vocês. Domingos Martins sempre os receberá de braços abertos.

Declaro encerrado o III Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo.

Obrigado. (Palmas)

ANEXO XIX

19ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

III Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo

REALIZADO EM 4 DE OUTUBRO DE 1997 ESPÍRITO SANTO

(Início da reunião sem registro de áudio.)

O SR. APRESENTADOR - ...anfitrião o Sr. Pedrinho Raul Raupp , o Exmº Sr. Senador José Ignácio Ferreira, na condição de Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação do Senado Federal. (Palmas)

Temos o prazer de convidar para a Mesa - e farei referência geral, em função do atraso pela falta de energia - os Exmºs Srs. Prefeitos de Afonso Cláudio, Conceição do Castelo, Alfredo Chaves, Venda Nova do Imigrante, Vargem Alta, Viana e Marechal Floriano. (Palmas)

Temos o prazer de convidar para sentar-se à Mesa o Exmº Sr. Deputado Estadual Lourival Berger, representando o Legislativo estadual. (Palmas)

Temos o prazer ainda de convidar para fazer parte da mesa os Exmºs Srs. Secretários estaduais da Comunicação, Dr. Jairo Morais de Brito, e dos Transportes, Dr. Fernando Betarello. (Palmas)

Registro a presença no recinto dos conferencistas e debatedores convidados, que constam no **folder** da programação já distribuída aos participantes, de acadêmicos de várias Faculdades do Estado, particularmente das Faculdades de Turismo de Guarapari e de Vila Velha, e de estudantes da Faesa e da Universidade Federal do Espírito Santo.

Representando os Presidentes de Câmaras Municipais aqui presentes, temos o prazer de convidar à Mesa o Exmº Sr. Presidente da Câmara Municipal de Domingos Martins. (Palmas)

Passo a Presidência dos trabalhos ao Exmº Sr. Governador do Estado, Dr. Vítor Buaiz.

O SR. PRESIDENTE (Vítor Buaiz) - Bom dia a todos.

É uma imensa alegria estarmos aqui presentes.

Desde já saúdo a todos que vieram e acolheram o convite para participação nesse Seminário.

Declaro abertos os trabalhos do III Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo.

Concedo a palavra ao Coordenador, Dr. Geraldo.

O SR. GERALDO - Cumpro o dever de antecipar que o IV Seminário, que se realizaria no dia 18 de novembro, foi reprogramado para o dia 8 desse mesmo mês, essa informação já está no poder dos presentes que receberam o **folder** de Santa Tereza, cidade onde será o IV Seminário.

Registro ainda a presença, e solicito que se considere à Mesa, representando o Exmº Sr. Ministro do Meio Ambiente, Dr. Gustavo Krause, o Dr. Aldemir Chaves Paraguaçu, que é também um dos nossos expositores. (Palmas)

A seguir, não consta da programação, mas decorreu das reuniões de organização ocorridas em Domingos Martins, a banda local executará o Hino Nacional.

(É executado o Hino Nacional)

(Palmas)

O SR. GERALDO - Com o cumprimento de toda a Mesa por essa execução modelar, concedo a palavra ao Exmº Sr. Governador do Estado para o seu pronunciamento.

O SR. PRESIDENTE (Vitor Buaiz) - Inicialmente, parabenizo mais uma vez a iniciativa do Senador da República José Ignácio Ferreira pela implantação desse projeto e pela realização de seminários regionais para discutir o desenvolvimento do Estado do Espírito Santo.

Saúdo os Prefeitos presentes na pessoa do Prefeito Pedrinho Raupp, o Deputado Estadual Lourival Berger, aqui representando a Assembléia Legislativa, o representante do Sr. Ministro Gustavo Krause, Dr. Paraguaçu, Presidente da Câmara de Vereadores de Domingos Martins, aqui representando os demais Vereadores da Região, as demais autoridades aqui presentes e todos os participantes do Seminário.

Senhoras e Senhores, a discussão sobre o desenvolvimento do Estado do Espírito Santo na região serrana significa que devemos abordar aspectos importantes não só no que diz respeito à economia da região, como também no que diz respeito à ecologia. Economia e ecologia devem trabalhar conjuntamente no sentido de que não possamos mais, a título de progresso e desenvolvimento, continuar destruindo o meio ambiente.

A humanidade hoje vive momentos cruciais. As principais capitais do mundo inteiro estão fazendo rodízio de veículos para diminuir o índice de poluição atmosférica. O ar no planeta Terra está se tornando irrespirável.

Aqui, no nosso País, na Região Amazônica e no Pantanal, estamos vendo a destruição da mata, da Floresta Amazônica, e a destruição da nossa fauna e da nossa flora no Pantanal. O Espírito Santo foi o Estado brasileiro onde houve a maior destruição da Mata Atlântica, portanto não podemos falar em desenvolvimento se não falarmos de preservação ambiental e, principalmente, de recuperação do que foi destruído.

Vimos essa semana imagens na televisão de uma empresa contratada para preservar a fauna de uma região a ser inundada para a construção de uma represa, sendo responsabilizada pela morte e pelo congelamento de animais para exportação. Não podemos continuar assistindo a essas imagens e, no momento em que estamos aqui discutindo em um Seminário de Desenvolvimento do Espírito Santo, na região serrana, uma das regiões mais belas do nosso Estado, uma das regiões onde os prefeitos municipais têm trabalhado em parceria no sentido da preservação ambiental, fazemos um destaque especial a essa questão.

É importante também destacar a forma de colonização dessa região. As raças e etnias que aqui vieram, italianos e alemães pomeranos, para garantir a produção agrícola e que formaram pequenos sítios familiares de produção, agora precisam da parceria do Governo do Estado e das Prefeituras Municipais. O que o Governo tem feito, então, para incentivar a produção agrícola no nosso Estado? Através do Banco de Desenvolvimento Econômico, temos linha de crédito para o produtor rural. Um Projeto chamado Pró-Campo, que disponibiliza quantias pequenas, mas suficientes para ajudar o pequeno produtor rural, e, aqui, essa região pode ser privilegiada com recursos financeiros para incentivar e apoiar a produção agrícola.

Queremos também analisar essa região em duas dimensões. A primeira delas na sua relação externa principalmente com a Grande Vitória. O contato permanente e próximo com os Municípios da Grande Vitória faz com que essa região também seja muito beneficiada, já que o escoamento dos produtos agrícolas vendidos na Grande Vitória são produzidos aqui nessa região. Ressalto também a capacidade interna dessa região de recuperar a cultura para o desenvolvimento do agroturismo. Essa é também uma característica importante da região serrana.

Quando falamos em agroturismo, falamos também em melhorar a economia da região e uma queixa muito antiga dos prefeitos municipais é a falta de uma distribuição mais justa do ICMS. A maioria da economia do Estado está concentrada na região metropolitana da Grande Vitória, precisamos, então, continuar discutindo anualmente uma melhor distribuição do ICMS. No entanto, para que isso aconteça e para que iniciemos esse processo de redistribuição do ICMS, aprovamos na Assembléia Legislativa um projeto de lei que redistribui a maior parte do ICMS para os Municípios que investirem em saúde, saneamento. O Estado de Minas Gerais iniciou esse projeto chamado Projeto Robin Hood, que tira daqueles que têm mais recursos para colocar nos Municípios menores, ou seja, nos que têm menos recursos, para que possamos fazer justiça e distribuir melhor esse imposto que é tão importante para a economia do nosso Estado.

Outra questão que diz respeito à economia do Estado do Espírito Santo é a perda do Fundo de Participação dos Estados e Municípios. Queremos discutir com os Prefeitos municipais e com a Bancada federal uma estratégia de luta, e aqui, com a presença do nosso Senador José Ignácio Ferreira, tenho certeza de que a Bancada mais uma vez acolherá esse pleito tão justo do Estado do Espírito Santo e dos Municípios capixabas. Muitos deles perderão receita do FPM, porque os critérios adotados não mais fazem a justiça necessária - pelo menos, sete municípios do Estado do Espírito Santo perderão receita -, e não podemos falar em desenvolvimento econômico e em distribuição de renda, se não falarmos em melhoria da receita e da arrecadação dos Municípios. Aquilo que é de direito dos Municípios e do Estado do Espírito Santo, por uma questão de justiça, deve ser garantido por lei.

Na relação com a Grande Vitória temos que considerar ainda o papel que essa região desempenha para a vida e para as atividades econômicas urbanas. Referir-me-ei, em primeiro lugar, à questão da água.

Os Rios Jucu e Santa Maria da Vitória, que nascem aqui nessa região, são responsáveis pelo abastecimento de água da Grande Vitória. Segundo estudos da Cesan, se nada fosse feito, daqui a cinco, oito anos começaria a faltar água na Grande Vitória, porque esses rios já não têm mais a capacidade que tinham anteriormente, graças ao desmatamento, graças à poluição ambiental, para continuarem abastecendo a Grande Vitória.

Segundo ponto: a produção de hortigranjeiros, que são vendidos na Ceasa. A Ceasa é um ponto importante de comercialização de hortigranjeiros, que são produzidos nessa região. Portanto, essa relação na economia da região serrana com a Grande Vitória, na comercialização dos seus produtos, é um destaque que eu gostaria de colocar.

Em terceiro lugar, a questão da energia, cuja participação será ampliada com a construção de uma usina de 40 a 50 megawatts no braço norte do Rio Jucu. Daí a importância da relação dessa região com alguns projetos que o Governo do Estado está desenvolvendo em conjunto com as prefeituras municipais.

O apoio no consórcio das bacias do Rio Jucu e Santa Maria da Vitória, que é um projeto que já tem quase oito anos que foi iniciado, um projeto que está extremamente avançado e que é uma referência na formação de consórcios de preservação e recuperação de bacias hidrográficas no Espírito Santo. Temos pelo menos treze bacias hidrográficas.

Segundo, seria o programa de despoluição dos ecossistemas litorâneos - o Prodespol, que também beneficia essa região. Recentemente, tivemos, em Washington, os vários prefeitos da Grande Vitória numa parceria chamada "Gestão Compartilhada dos Municípios em Relação à Continuidade do Prodespol".

Como todos sabem, o Estado não dispõe de recursos suficientes para dar a contrapartida do Prodespol. Portanto, os prefeitos aceitaram, aquiesceram a proposta feita pelo Governo do Estado, que foi desenvolvida com a participação das prefeituras da Grande Vitória de que a contrapartida seria dada pela prefeitura, através da concessão das obras para a iniciativa privada. Um projeto pioneiro que foi levado ao Banco Mundial, foi acatado pelo Banco Mundial e anteriormente já tinha sido acatado pelo BNDES.

Portanto, são projetos de integração importantíssimos e que essa região também tem um papel importante a desempenhar.

Por outro lado, a Grande Vitória exerce também uma influência nessa região, notadamente no que diz respeito à formação de sítios de lazer e pela vida em áreas urbanas, que apresentam melhor qualidade da moradia.

Quantas famílias que residem em Vitória e têm os seus sítios aqui para o final de semana. Isso também dá um valor muito grande, valoriza bastante a região se queremos falar no ecoturismo e no agroturismo.

A minha presença nesse seminário diz respeito ao incentivo e ao estímulo ao agroturismo. Essa é uma concepção de desenvolvimento regional que descentraliza a economia estadual, vitaliza a pequena propriedade e gera emprego e renda.

Em passado recente, nas últimas três décadas, houve uma evasão da população do interior do Estado para a Grande Vitória. O êxodo rural trouxe conseqüências extremamente maléficas, não só na região urbana como também na região rural.

Então, esse esvaziamento do campo tem que ser trabalhado e combatido, através do incentivo à geração de emprego e de renda.

Portanto, esse projeto do agroturismo é de fundamental importância, para que possamos manter as pessoas no interior, através da melhoria das condições de vida nas cidades do interior do Estado e possamos ir gerando emprego e distribuindo melhor a renda no Espírito Santo.

Nesse sentido, estamos propondo a realização de uma reunião com os prefeitos da região serrana, para, em conjunto com o BNDES e com a agência de desenvolvimento, através da Secretaria de Agricultura e da Ceama, podermos definir melhor as ações concretas, necessárias a potencializar o desenvolvimento do agroturismo na região serrana.

O agroturismo abrange atividades como: agrícolas, incentiva a agroindústria doméstica e pequenas unidades domiciliares e regionais, estímulos a canais de comercialização, que aumentam a receita conferida pelos produtores e participantes diretos do agroturismo, investimentos em estradas, telefonia, infra-estrutura básica, municipalização das políticas de educação e de saúde, segurança pública básica para o turismo e apoio à implantação de diversas outras atividades.

Com destaque eu gostaria de enfatizar as relações do agroturismo com o meio ambiente: a preservação, a conservação e a restauração do meio ambiente é crucial para que o agroturismo se concilie e se articule com a potencialidade do ecoturismo. Um problema crucial nessa região, muito especial, é a questão do lixo, dos resíduos sólidos. O Governo do Estado está concluindo um plano estadual de resíduos sólidos para que possamos, em comum acordo com os municípios, elaborar projetos de construção de aterros sanitários ou usinas de lixo, que possam retirar esse elemento tão maléfico para o meio ambiente, da beira dos rios, da beira dos mananciais e que possamos colocar o lixo no seu devido lugar.

Tivemos também levando um projeto para o Banco Mundial de construção dessas usinas de aterros sanitários, que sejam financiados por aquele Banco, que vão beneficiar 32 municípios do Estado do Espírito Santo. O Banco Mundial quer incentivar, apoiar e financiar projetos na área ambiental e o Banco deu uma resposta positiva, para que pudéssemos dar continuidade a esse projeto e, enfim, podermos, num futuro próximo, ter o lixo colocado no seu devido lugar.

Também, o incentivo aos viveiros municipais, principalmente viveiros de plantas medicinais. E essa região tem vários locais, várias famílias que desenvolvem um trabalho de plantas medicinais, para que possam, inclusive, municiar e alimentar o sistema municipal de saúde e, aí sim, criar ambulatórios de atendimento em fitoterapia. Precisamos, cada vez mais, afastar a população dos medicamentos feitos pelas multinacionais, são substâncias químicas que, muitas vezes, têm efeitos colaterais graves, quando podemos desfrutar de uma vasta flora medicinal e que o nosso País é riquíssimo e que o nosso Dr. Paraguaçu, representando aqui o Ministério do Meio Ambiente e Recursos Hídricos, pode falar com mais categoria. Está aqui o Ministério do Meio Ambiente e Recursos Hídricos com uma política nacional integrada para a Amazônia Legal.

Portanto, temos tudo aquilo que é necessário para preservar a saúde da população, para recuperar aquilo que foi perdido por conta da falta de condições de uma qualidade de vida melhor e nada melhor do que utilizarmos remédios feitos de plantas medicinais.

Dada a relevância dessa concepção de desenvolvimento regional para o Espírito Santo, na viagem que farei na próxima semana a quatro países da Europa, divulgaremos o agroturismo, o ecoturismo, com a finalidade de captar recursos técnicos e financeiros de entidades internacionais.

Nessa viagem visitaremos quatro portos da região da Europa, visitaremos várias câmaras de comércio, onde apresentaremos um **CD-Rom** do Estado do Espírito Santo, mostrando todas as nossas potencialidades, toda a capacidade da atividade portuária do Espírito Santo no nosso complexo portuário, tentando atrair a atenção para o nosso Estado como uma porta de entrada e uma porta da saída de produtos da União Européia e também de produtos do Mercosul. E a possibilidade de nós estarmos integrando a Europa com os países do Mercosul, através dos portos capixabas.

Ontem tivemos a instalação da Câmara Estadual de Logística, Transportes do Corredor de Transportes do Centro-Leste.

Nossa vocação é para o comércio exterior. Portanto, essa Câmara Estadual de Comércio Exterior vai articular internamente com as empresas capixabas, externamente com as empresas dos outros Estados que fazem parte do Corredor de Transportes do Centro-Leste e no exterior com os países europeus, com a América do Norte e com os países do Mercosul. Essa câmara setorial foi dividida em várias comissões temáticas, distribuídas com empresários, trabalhadores da orla portuária e representantes do Governo do Estado.

Portanto, a câmara estadual é o local mais democrático para que possamos discutir a política de comércio exterior do Estado do Espírito Santo, que vai beneficiar todas as regiões e, em especial, as regiões onde temos desenvolvido o ecoturismo, o agroturismo e a agroindústria.

Quero finalizar as minhas palavras, dizendo da minha alegria e satisfação em estar nesse seminário e a certeza de que os frutos do seminário serão muito importantes nesse nosso projeto de construir o futuro do Estado do Espírito Santo dentro da visão do desenvolvimento sustentável.

Muito obrigado e bom dia de trabalho a todos. (Palmas)

O SR. (Não Identificado) - Devemos notar o Dr. Aldenir Paraguaçu, não me expressei adequadamente, deve estar à Mesa, representando o Exmº Sr. Ministro do Meio Ambiente e Recursos Hídricos. (Palmas)

É fácil, entretanto, a seguir verificar que a coordenação equivocou-se na abertura, que bem está à altura do Exmº Sr. Governador, mas está no programa que seria feita a palavra de abertura pelo Senador José Ignácio Ferreira.

Imaginamos perdoável esse tropeço, em função de duas circunstâncias: estou preocupado subconscientemente com os limites do Governador, que está com um outro compromisso fora daqui às 9h30min e já o está ultrapassando, não é Governador?

O SR. PRESIDENTE (Vítor Buaiz) - Em Linhares.

O SR. (Não Identificado) - E por outra razão: pelo evento inesperado da falta de energia. Mas nunca imaginamos que pudéssemos suprimir o espaço da Comissão do Corredor Centro-Leste, não o do Senador, em especial.

De maneira que a palavra se segue, mas é como se fosse, Senador, a primeira, em termos de estar abrindo em termos de formalidade, não da importância dos pronunciamentos.

Com a palavra o Senador José Ignácio Ferreira, pelo tempo programado.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Bom, a primeira palavra é a do Governador mesmo e eu faço questão disso. Fico muito honrado.

Sr. Governador do Estado, Dr. Vítor Buaiz; Sr. Deputado Estadual, Lourival Berguer; Sr. Prefeito Municipal de Domingos Martins, Pedrinho Raupp; prefeitos municipais de Afonso Cláudio, Viconha, Marechal Floriano, Conceição do Castelo, Alfredo Chaves, Vargem Alta, Helegetuba, Vinda Nova do Migrante; Professor Geraldo Vieira Simões Filho, Coordenador deste Projeto; Secretários de Estado, Fernando Betarelo, Jairo de Brito; Vice-Prefeito Luís Carlos Pessoti Rocha; Heri Maia, Presidente da Câmara Municipal de Domingos Martins; Srs. Secretários Municipais; Srs. homenageados; Senador Jefferson Aguiar, aqui representado pelo seu eminente filho, Dr. Sérgio Aguiar; empresário Roberto (?); o Professor Antário Alexandre Theodoro e o Dr. João Eutrópio; Srs. expositores, professores universitários e estudantes, jornalistas e homenageio aqui, nessa abertura, o jornal **O Braço do Sul**, que completa sete anos de idade a serviço desta região.

Esse seminário é mais um de uma série promovida pelo Senado Federal, não apenas no Espírito Santo, mas em todos os Estados da região que formam o Corredor Centro-Leste: Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, os dois Mato Grosso, Tocantins e Distrito Federal.

Pois bem, o Senado Federal se preocupou com esta região precisamente pelo fato de que nós estamos vivendo um processo de integração do País a uma economia mundializada e cada mais integralizada. O Brasil buscando se integrar a essa realidade.

Esta região do Brasil é sem dúvida a região que, a partir da espinha dorsal da ferrovia que desce de Brasília até Belo Horizonte, através da Rede Ferroviária Federal, e de Belo Horizonte até Vitória, através da Estrada de Ferro Vitória-Minas, ela tem um eixo importante que região nenhuma do Brasil tem.

Na verdade, necessitamos fazer essa coisas aqui no Espírito Santo e em todos os Estados da Federação brasileira alcançados por essa realidade; o tempo de globalização da economia nos exige.

Dentro dessa realidade, o Espírito Santo parece que foi plasmado para viver este tempo. É um Estado espacialmente muito bem situado, ligando o Nordeste ao restante da Região Sudeste, à Região Sul, penetrando na inter brasileira como nenhum outro Estado. É um Estado talhado para este tempo.

Em outras ocasiões, falando sobre a história deste Estado, mostrando - e vamos repetir agora - quão espetacular foi a mudança que promovemos no nosso próprio destino, dissemos, em ocasiões como esta, que o Espírito foi destinado, pela coroa portuguesa, a ser uma espécie de muro de proteção contra o invasor que chegasse pelo litoral e buscasse as Minas Gerais,

e de proteção contra aquele que, saindo das Minas Gerais, pretendesse levar riquezas nossas. A coroa portuguesa, inclusive, proibiu que se construísse aqui um pontilhão sequer sobre qualquer córrego, os batalhões do Exército eram proibidos.

Durante 300 anos, a nossa colonização viveu retardada. Só no início do século passado, no século XIX, a partir de 1812, chegaram os açorianos católicos em Viana. Em 1846, ao final do ano, chegaram as primeiras famílias alemãs. A partir de 1847, os alemães penetraram o chão do Espírito Santo. Mulheres e crianças subiram o rio Jucu. Os homens abriram caminho na mata fechada, e chegaram aqui.

Muito devemos aos alemães, aos italianos e àqueles outros tantos que poderíamos mencionar, mas a expressão realmente é deles. Primeiro, os alemães, a partir de 1847, vieram para este chão e são responsáveis por muita coisa, principalmente pela distribuição fundiária do Espírito Santo. A forma de colonização determinou a ausência de querelas. Hoje, raríssimas são as querelas no Estado do Espírito Santo em termos fundiários.

Muita coisa poder-se-ia dizer se não fosse apenas uma abertura.

A verdade é que era preciso fazer algo, como o que se está fazendo, para esta região: um momento de reflexão em função da própria integração do Espírito Santo a essa realidade brasileira, como um Estado melhor situado para viver este tempo de globalização econômica.

Espírito Santo reverteu seu destino. De muro de proteção, passou a ser uma janela oceânica para o resto do mundo. Temos um complexo portuário que nos orgulha. Temos uma realidade viária que nos orgulha. Quase todos os municípios do Espírito Santo estão ligados à capital pelo asfalto. Temos, seguramente, a melhor infra-estrutura de telecomunicação do País. Temos ferrovia com uma penetração que nenhum outro Estado tem, a interlândia brasileira está vindo como um bico de funil, trazendo para o Espírito Santo esse quadrilátero de cerca de dois milhões de quilômetros quadrados que desembocam no Espírito Santo e se apresentam para sair pelas janelas oceânicas que temos: portos com lâminas de águas profundas. O Espírito Santo está pronto para viver a realidade de integração que o Brasil vai vivendo com a econômica globalizada.

Essa rede é de tal maneira interligada que, outro dia, falando na abertura de outro seminário sobre outra região: Santa Maria de Jetibá, uma região de pomerânios. Nessa região há gente que não conhece Vitória, nunca foi lá, nunca ouviu falar de China continental, China comunista. Pois bem, no momento em que a China continental, a China Comunista vai afetar a economia de Santa Maria de Jetibá. É uma relação direta, tudo que acontece no mundo, de alguma maneira, nos afeta.

Esta região precisa se integrar a essa realidade. Hoje, estamos fazendo uma reflexão sobre a realidade socioeconômica da região serrana do Espírito Santo. Uma região que tem 6.6% da população do Estado, quase 7% de influência na receita tributária do Espírito Santo, uma das maiores produtoras de hortifrutigranjeiros do País, com 16% da produção cafeeira do Estado, (?) para implantar uma montadora no Estado, olharam o mapa e disseram que queriam qualidade de vida para seus executivos na região de maior produção. Temos muito orgulha dessa região e essa realidade deve ser pensada: o que queremos em termos de ecoturismo, em todas as suas facetas, porque temos um dos melhores climas do Brasil e do mundo. Estamos aqui nesse chão 570 metros acima do nível do mar. Temos, afinal, nesses pontos, verdadeiro oásis, a caixa d'água do Estado. Em termos econômicos, o que vamos fazer com esta região? O que a região quer em termos de desenvolvimento econômico? Esse é o nosso objetivo, o objetivo deste evento, que não é isolado, está acontecendo em Minas Gerais, em Goiás, em Mato Grosso. Não estou lá porque este é o meu Estado. Estou aqui vivendo essa realidade em nome do Senado Federal, que se preocupa, os Senadores Elcio Álvares, Gerson Camata e os integrantes desta Comissão que, com muita honra, presido. Estou vivendo este tempo no meu Estado e numa região da qual muito me orgulho.

Vamos viver esses momentos de forte reflexão sobre a nossa realidade e, naturalmente, de colheita das opiniões da própria base da região, acerca do que ela deseja para construção de seu futuro próximo.

Muito obrigado.

O SR. COORDENADOR - O Exmº Sr. Governador pede licença para se ausentar.

Retorno a palavra ao Presidente para que S. Exª transfira a Presidência para o Prefeito Municipal.

O SR. PRESIDENTE ( ) - Peço licença a todos os senhores e digo, mais uma vez, que faço questão de participar de todos os seminários que digam respeito ao desenvolvimento do Estado do Espírito Santo.

Peço desculpas ao nosso Prefeito por não poder esperar a sua apresentação. No entanto, o Governador do Estado, o nosso Governo estará sempre presente nesta região, naquilo que for necessário para trabalharmos nossa parceria.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE ( ) - Assumo a Presidência dos trabalhos e retorno a palavra ao coordenador do evento, Prof. Geraldo Simões.

O SR. GERALDO SIMÕES - Ausentando-se o Governador, a Presidência transfere-se para a autoridade maior nas circunstâncias, que é o Exmº Sr. Prefeito de Domingos Martins, que conclui esta parte de instalação dos trabalhos.

Tenho que esclarecer rapidamente: há uma programação que, a esta altura, está forçada no sentido de ser adaptada às circunstâncias. Pelo imprevisto da energia elétrica, que retardou o início, estamos invertendo. O *coffee-break* não se vai dar apenas depois do primeiro painel, entre o primeiro e o segundo painéis, mas logo em seguida a este encerramento, com a fala do Prefeito Municipal de Domingos Martins. Encerraríamos esta parte, instalados estariam os trabalhos e se fará uma descomposição da Mesa. A Mesa de instalação estará desfeita. Aí haverá a inversão: faremos o **coffee-break.** A Mesa será (?) a cada painel, com conferencistas e apenas o Presidente mantém (?) coordenação.

Lembro ainda que, ao compormos a Mesa, fizemos uma chamada, também pelas circunstâncias, pelo Município. Presente já estava, mas não veio à Mesa, o Exmº Sr. Prefeito em exercício, mas o Vice-Prefeito Tarcísio, que, no caso, representa Marechal Floriano, e que não estava presente à Mesa, por um equívoco do próprio Sr. Vice-Prefeito, que está convidado a assumir, por favor, seu lugar à mesa. (Palmas.)

Nesse meio percurso já se encontra, também, em plenário o Exmº Sr. Prefeito de Alfredo Chaves, Roberto Ceolin, que convido para tomar assento à mesa. (Palmas.)

O Comandante da TAM foi convidado mas não pode comparecer. Ele disse que mandaria um representante.

Isto posto, lembro ainda que já estão sendo providenciados os certificados deste evento. Também aproveito para lembrar que (?) já estão prontos, mas serão entregues de uma maneira que será anunciada na Faculdade de Turismo de Guarapari e na Faculdade de Turismo de Vila Velha. De uma maneira geral, os de Guarapari serão entregues a partir de segunda-feira, já estão prontos. Os deste seminário e os seguintes serão seminários interativos. Terminaremos o seminário hoje e estaremos recebendo o certificado de hoje, que está sendo assinado pelo Exmº Sr. Prefeito de Domingos Martins e pelo Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação do Senado Federal, Senador José Ignácio Ferreira.

Apenas para encerrar esta fase de esclarecimento, temos apenas a freqüência assinada na entrada. É preciso que cada um que assinou a freqüência na entrada e tenha interesse no certificado preencha a ficha que recebeu e a devolva à Mesa. A Mesa está mandando para um outro recinto, onde está sendo preenchido o certificado com o nome de quem assinou a freqüência e de quem entregou a ficha de inscrição preenchida. Receberá o certificado, ao final do evento, depois do segundo painel, quem assinou a freqüência e devolveu a ficha de inscrição preenchida devidamente.

Concedo a palavra ao Sr. Prefeito de Domingos Martins, para uma saudação, conforme a programação. Antes, pediria perdão ao Sr. Prefeito e aos presentes para registrar, com muita propriedade, já que uma das ênfases deste Seminário é a questão do meio ambiente, a presença do Cacique Jonas da Silva, da Aldeia Tecuá. (Palmas), que quero apresentar aos presentes.

Concedo a palavra ao Exmº Prefeito de Domingos Martins.

O SR - Exmº Senador da República José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão dos Cerrados do Senado Federal e também o idealizador deste Seminário que tem o objetivo de trazer novos conhecimentos a todos as regiões do Estado do Espírito Santo e do Brasil. S. Exª é também um dos responsáveis por uma nova forma de se fazer política: ir efetivamente às comunidades e aos municípios neste contato coletivo que os Parlamentares da bancada capixaba estão promovendo. Nós estamos muito agradecidos, Sr. Senador, pois isso nos causa realmente muita alegria e nos dá novo ânimo para continuarmos nessa caminhada (inaudível) todos nós que somos agentes políticos com a coletividade.

Quero saudar o Deputado Estadual (inaudível), representando o parlamento estadual, o Vereador (inaudível), Presidente da Câmara, representando os Vereadores: o Dr. Paraguaçu representante do Ministro; o Prefeito Délcio (inaudível) porque embora... (Fora do microfone) ...aqui

presente, participando conosco deste III Seminário de Desenvolvimento da Região Centro Serrana; o Prof. Simões que fez brilhante trabalho para este Seminário e me permito fazer algumas referências a algumas pessoas que estão aqui conosco e que gostaria de saudar. Quero saudar o nosso botânico Roberto (Inaudível), saudar também a primeira pára-quedista do Brasil, nossa amiga Rosita (?), e esse astuto (inaudível) do Município de Domingos Martins; saudar o Dr. Jefferson de Aguiar, ex-Senador da República, empresário (inaudível) seu filho Sérgio Guilherme; saudar o (inaudível), saudar o Dr. Alexandre; e com muita alegria quero saudar também o Dr. Washington, que também se encontra aqui conosco, e o Cacique Jonas da Silva, da Aldeia Tecuá.

Minhas senhoras e meus senhores, o Município de Domingos Martins, sente-se honrado e acolhe com imensa satisfação os participantes do III Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo, que reúne os municípios da Região Serrana I, sob os auspícios da Convenção do Centro-Oeste do Senado Federal.

O temário proposto e a qualificação dos conferencistas e expositores nos asseguram previamente a transmissão de valiosas informações para o aprimoramento de nossos modestos conhecimentos sobre os temas em apreciação e debate. Acreditamos firmemente na identificação dos temas deste Seminário com os anseios de nossa população e com as características de nossa região. Por isso, temos o maior interesse de poder... (inaudível), assim como acreditamos no interesse dos demais municípios em participar e concentrar esforços no debate dos problemas e potencialidades da nossa região.

Destaco, dentre as diversas reivindicações da região, aquelas constantes do Documento de Domingos Martins, uma carta de pleitos às autoridades federais e estaduais para agilizar e consolidar o processo de desenvolvimento local e concorrer no do Estado como um todo decisivamente.

Viabilizar o desenvolvimento exige cuidados especiais com o meio ambiente, a essa altura necessário não só à preservação do que ainda nos resta, mas também à recuperação do que já foi destruído, até mesmo pela ação inconsciente dos seus autores, em nome do desenvolvimento.

Particularmente, a Região Central Serrana I está integrada por Municípios que possuem elevado e privilegiado potencial turístico, riqueza emergente, cuja exploração e desenvolvimento dessa promissora atividade econômica não pode prescindir de uma consciente e racional preservação e recuperação do meio ambiente, em busca de uma melhor qualidade de vida para todos.

Por fim, ressaltamos a iniciativa do Senado Federal por nos proporcionar uma ocasião ímpar para estabelecer o espírito de política consorciada e de conduzir linha de encaminhamento regional, nossos interesses comuns sob o regime de parcerias e de solidariedade de gestões.

Estamos, assim, prontos para receber essas valiosas informações e ensinamentos que este Seminário há de nos proporcionar com certeza e convicção de que os objetivos propostos serão alcançados.

Bem-vindos ao Município, à cidade de Domingos Martins.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE ( ) - Neste momento, abriremos, de acordo com a inversão já anunciada, um intervalo para que a Mesa seja composta e ela vai ser composta antes do primeiro painel. Os conferencistas - não os debatedores do primeiro painel - é que vão atuar, não havendo prejuízo para o segundo painel.

Neste momento, passamos certamente a um ponto significativo, que não está na programação inicial e que decorreu das reuniões com os Municípios da Região Central da Serrana I, sob os auspícios do Prefeito de Domingos Martins. Essa programação está sendo acrescida de uma proposta da Comissão em face dessa região.

Nós temos quatro agraciados: Jefferson de Aguiar, para quem pediria uma salva de palmas (Palmas) e que está sendo representado e vai receber a comenda a seguir; também o Prof. Antário Alexandre Teodoro, outro agraciado (Palmas); o Dr. João (inaudível), médico por cujos conhecimentos excedeu as fronteiras do Município (Palmas); e o empresário Roberto... (inaudível) (Palmas)

Explico rapidamente as distinções ...(inaudível) Trata-se de um diploma por mérito; no caso do Dr. Jefferson de Aguiar... (inaudível) Senador da República mas distingue-se naquilo que é pertinente mais diretamente ao Seminário e receberá o Diploma do Mérito em Desenvolvimento Turístico (inaudível) está estabelecido animadora e estimuladoramente nessa área; o Prof. Antário Alexandre Teodoro, porque é da região. Não há favorecimento, não há escolha pessoal. É um dado objetivo. É um símbolo da educação superior no Estado do Espírito Santo e está evidentemente com isso dando um estímulo à essa região, no sentido de fortalecer o funcionamento e trazer para cá o ensino superior que distinguiria e impulsionaria ainda mais o progresso local Essa é a razão. Há uma justificativa muito clara, é uma estrela da área, o empresário Roberto (?), porque há tantos outros a distinguir, mas que tem com sua labuta e seu exemplo é um modelo de empresário empreendedor e está ligado por suas raízes a esta terra Ele recebe, simbolizando o empresariado da terra, do Espírito Santo e da região, um Diploma do Mérito em Desenvolvimento Industrial, assim como receberá o Prof. Antário um Diploma do Mérito em Educação. Por fim, o Dr. João (?), pois com ele estará sendo lembrada toda a medicina de sentido social que se possa movimentar em nosso Estado, hoje e adiante, distinguido por um Diploma do Mérito em Medicina Social. Ele aplicou o seu ofício não apenas dentro dos limites de (inaudível) e não apenas nos limites da sua profissão, pois excedeu esses dois limites.

Passo ao Senador José Ignácio Ferreira a honra, tenho certeza para S. Exª e para todos nós, de distinguir um colega e um elemento de referência especial para essa área e para o Estado do Espírito Santo - Passo ao Senador José Ignácio o Diploma do Mérito em Desenvolvimento Turístico, que S. Exª passará às mãos do Dr. Jefferson Aguiar, na pessoa do seu filho, Dr. Sérgio de Aguiar. (Palmas)

Solicito ao Exmº Sr. Prefeito Afonso Cláudio que passe a distinção que merece o Dr. João Cupertino (inaudível) a seu filho aqui presente, Anderson Cupertino (inaudível) (Palmas)

O eminente Prefeito da cidade de (inaudível), Pedrinho Raul (inaudível) fará a entrega de nova distinção ao empresário Dagoberto Anselmo (inaudível)...(Palmas)

E, finalmente, solicitamos ao Senador José Ignácio Ferreira que entregue o diploma ao Dr. Antário Alexandre Teodoro. (Palmas)

O agradecimento em nome de todos será feito em dois minutos pelo Sr. Roberto (?), que tem a palavra neste momento.

O SR. ROBERTO - Bom dia a todos. Já que fui incumbido pela Direção dos trabalhos, pelo Sr. Geraldo Simões, de cumprir esta função que estava afeta ao Dr. Gérson de Aguiar, que, por motivo de saúde, não pôde comparecer. Então, quero aproveitar o ensejo para, em meu nome e dos demais agraciados, para expressar os nossos sinceros agradecimentos por este certificado que estamos recebendo.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. GERALDO SIMÕES - Gostaria de convidar o Prefeito Gilson, de Vargem Alta, para assumir o seu lugar à Mesa. (Palmas)

Imaginávamos alterar a programação, mas o Senador José Ignácio e o Prefeito propuseram à coordenação - e acatamos - que déssemos, imediatamente, continuação aos trabalhos, apenas desfaríamos a composição presente da Mesa. Ficaríamos o Sr. Presidente dos trabalhos, o nosso Prefeito Pedrinho, o Senador José Ignácio Ferreira e a coordenação. Convido os demais componentes da Mesa para assumirem os seus lugares na primeira fileira. Convido, em seqüência, os expositores Dr. Ricardo Santos, o Dr. Roberto Mourão - o Dr. Aldemir faz a sugestão que a Mesa se mantenha - e a Drª Suzana. E, logo a seguir, que os outros assumam seus lugares na primeira fileira.

O representante da Aracruz Celulose, Dr. (?) também assuma um lugar junto à mesa.

Embora eu tenha recebido o Roberto Mourão e do Aldenir Paraguaçu, nosso expositor também com o Dr. Mourão, eles não fazem parte do primeiro painel. Estão à mesa como os convidados estão Professor Ricardo Santos, primeiro conferencista, Linda Suzana e o Dr. (?), da Aracruz Celulose

Devolvo a palavra, para cumprimentar os conferencistas rapidamente, ao Presidente.

O SR. PRESIDENTE ( ) - Queremos saudar os conferencistas e pedimos até escusas e agradecemos a compreensão pela inversão da pauta. Passamos a palavra imediatamente ao primeiro conferencista, Professor Ricardo Santos, aqui, representando a Cotia Trading, do Espírito Santo, que versará sobre diversificação da economia estadual e a região central serrana e suas perspectivas.

Passamos, então, a palavra, de pronto, para o Professor Ricardo Santos.

O SR. RICARDO SANTOS - Enquanto resolvemos alguns problemas de natureza técnica do projetor, vamos dar início a esta primeira palestra, que é de caráter geral, sobre o desenvolvimento do Espírito Santo nos últimos trinta anos, tentando colocar os principais determinantes desse crescimento, como observamos e verificamos nesse profundo processo de transformação por que passou a economia do Estado do Espírito Santo nos últimos vinte e cinco ou trinta anos. Aliás, é interessante registrar que poucos

Estados ou poucas Unidades da Federação mudaram tanto a sua estrutura econômica e social como o Estado do Espírito Santo.

De 1960 até os dias de hoje, passamos de uma economia essencialmente rural, agroexportadora, em que 70% da população morava no meio rural, uma economia centrada basicamente no café como grande produto de exportação, e, nestes trinta anos, transformamo-nos numa economia em que o setor dinâmico passa para os segmentos urbanos industriais. A participação da população rural se inverte, é, hoje, qualquer coisa da ordem de 30% ou menos, e a economia é dominada, em termos de valor adicionado, renda gerada e até de geração de impostos pelos chamados setores urbanos industriais que, como sabemos, se concentram em grandes complexos econômicos ligados à Vale do Rio Doce, à CST, Aracruz, Samarco, etc. E, nesse processo de transformação, o que tem acontecido é uma transferência, uma diminuição de ritmo de crescimento das regiões interioranas em favor das regiões litorâneas, Grande Vitória e adjacências, que vai desde Regência até a região de Ubu, onde tende a se concentrar grande parte dos investimentos da economia regional.

Nesse processo, a economia capixaba cresceu, nestes 30 anos, acima da economia brasileira. O nosso crescimento, muitas vezes, chegou a duas vezes a taxa média de crescimento do resto da economia brasileira, de tal forma que, em 1970, a nossa participação no PIB nacional, que era pouco superior a 1%, hoje, atinge a pouco mais de 2%, ou seja, praticamente, dobramos a nossa participação na geração de riquezas dentro da economia brasileira. É interessante observar que, apesar de ter acontecido todo esse processo de transformação, uma característica básica da economia capixaba não foi alterada, que foi a sua vocação e a sua direção prioritária para o comércio exterior, antes com o café, madeira, cacau, os produtos primários e, agora, com os produtos dos grandes complexos, tais como aço, celulose, minério, ainda o café que tem uma presença forte na economia regional, outros produtos menores, mármore, granito, carne, frutas, etc. Quer dizer, essa orientação fundamental não foi alterada e são os setores voltados para o comércio internacional que dinamizaram e foram os principais responsáveis pela transformação da economia do Estado do Espírito Santo.

O Espírito Santo, em função disso, é o quinto exportador brasileiro, estamos apenas atrás de alguns grandes Estados, ou seja, São Paulo, Rio Grande do Sul, Paraná, Minas, e estamos à frente de alguns grandes Estados, a exemplo do Rio de Janeiro, Santa Catarina, Ceará, etc. Então, somos, hoje, uma grande região exportadora para o País. E, num período mais recente, em função da abertura econômica, da abertura da economia brasileira e a sua maior integração com o resto do mundo, particularmente, com o Mercosul, cresceram de forma extraordinária as importações que entram pelo Espírito Santo. Somos, hoje, entre o terceiro e o quarto Estado maior importador do Brasil. É bem verdade que esse processo de crescimento das importações capixabas veio bastante estimulado pelo mecanismo do Fundap, que é um fundo do Governo do Estado do Espírito Santo, que financia importações e que fez com que nos transformássemos, em dois ou três anos, no principal importador de veículos do Brasil. O item veículo, automóveis, representa 49% da pauta de importações capixabas, só para que vocês tenham idéia: outros itens completam e concentram essa pauta, que são carvão, malte, trigo, algodão, leite em pó. Mas é fundamental destacarmos aqui que temos ainda um tipo de economia fortemente orientado para o comércio exterior.

Quais são as principais tendências da economia para o futuro? Continuaremos com esse tipo de direção principal? Tudo indica que sim.

O que está acontecendo hoje na economia do Estado do Espírito Santo é que essas grandes empresas que nós citamos, o complexo de Vale, Samarco, Aracruz, a CST ainda são os grandes investidores da economia no Estado. Todos esses complexos colocaram em marcha programas importantes de investimento de duplicação de suas plantas industriais, de agregação de valor para os seus produtos, mantendo, portanto, o padrão de crescimento da economia estadual que prevaleceu nos anos 70 e 80, padrão esse que tem as suas vantagens, mas que mantém a economia estadual relativamente especializada num pequeno número de produtos.

Se analisarmos hoje o setor industrial capixaba e a pauta de exportação capixaba, verificaremos que 90% da nossa pauta de exportação é composta por aço, celulose, têxteis e café. Esses quatro produtos representam 90% da pauta de exportação capixaba, o que determina um grau de dependência muito grande para esses mercados. E o que acontece é que nós, infelizmente, não estamos nos beneficiando do novo ciclo de descentralização industrial que vem acontecendo no Brasil.

Lê-se nos jornais diariamente sobre o deslocamento de alguns segmentos industriais importantes. O principal exemplo deles é a indústria automobilística, que se desloca da região São Paulo-Minas e se espalha para o Paraná, para Santa Catarina, para o Rio Grande do Sul; agora, para a Bahia e para o Centro-Oeste, Goiás. Segmentos industriais, como a indústria têxtil, deslocam-se do Rio Grande do Sul e São Paulo para o Nordeste; setores agro-industriais importantíssimos de carne e derivados que se deslocam do Rio Grande do Sul e Santa Catarina para Minas Gerais e Goiás, sem falar na indústria de calçados que se está deslocando de São Paulo para o Nordeste, principalmente para o Ceará.

Nós, Espírito Santo, não estamos conseguindo ser devidamente atrativos para trazer parte dessas plantas industriais para o nosso território e, com isso, enriquecer e diversificar mais a economia regional e ter um parque industrial mais diversificado.

É bem verdade que grandes esforços vêm sendo feitos nesse sentido por parte do Governo do Estado do Espírito Santo e por parte da Bancada Federal,. Há esforços e há gestões que são feitas diretamente pelo Senador José Ignácio Ferreira, mas a competição e o poder político dos Estados maiores nos está deixando numa situação desfavorável nessa competição.

Como dissemos, a economia capixaba deverá continuar crescendo como cresceu, mantendo o padrão que observamos anteriormente, com a tendência de termos uma megalópole, que seria a Grande Vitória; uma tendência de transferência da população das zonas serranas para o litoral, onde se concentrarão esses grandes investimentos, promovendo ou acentuando os desequilíbrios regionais internos do Estado do Espírito Santo.

Explica-se, por isso, a iniciativa do Senador José Ignácio, através do Senado Federal, no sentido de, numa primeira fase, discutir o futuro da economia do Estado do Espírito Santo em seminários temáticos que foram realizados em Vitória. Nessa segunda fase, fazer com que essa discussão atinja todo o interior do Estado por meio de oito regiões.

Essa é a terceira região que está sendo objeto deste seminário.

A discussão é fundamental para que possamos, juntamente com as comunidades e as prefeituras do interior, encontrar caminhos que, pelo menos, minimizem essa tendência concentradora. (Pausa)

Vou passar algumas informações que mostram, de certa forma, essa concentração da atividade econômica e a maneira como esse padrão de crescimento está afetando as diversas regiões capixabas.

Como dissemos, os projetos industriais e de infra-estrutura que estão sendo previstos tendem a impactar positivamente e a dinamizar fundamentalmente as regiões litorâneas, concentrando-se na Grande Vitória. É interessante que a nossa região serrana, nesses últimos 20 ou 30 anos, recebeu algumas influências, altamente positivas, do crescimento da Grande Vitória, porque isso estimulou, como vimos e vivenciamos, a formação de um grande cinturão verde, produtor de hortifrutigranjeiros.

Importa salientar a competência do nosso agricultor da região e também o apoio que os órgãos da agricultura - antiga Cares, agora Emater e Encapa - deram ao desenvolvimento dessa agricultura hortifrutigranjeira, que, como disse o Senador José Ignácio, é a quinta do País. É a grande fornecedora dos Ceasas do Rio, São Paulo e Belo Horizonte, além da nossa própria Ceasa.

Nos últimos tempos, essa região vem sendo bastante beneficiada pela implantação da rede hoteleira, que vem possibilitando inclusive o desenvolvimento de um tipo de turismo relativamente sofisticado.

Mas o que se observa é que existe uma grande região interiorana do Estado, onde os impactos diretos desses projetos chegam de uma maneira muito frágil.

Este quadro mostra, num período muito recente, como se comportou o crescimento da população do Espírito Santo entre 1990 e 1996. Aqui, mostramos os Municípios da Grande Vitória: o Estado, como um todo, cresceu 1,39% entre 1991 e 1996; a Grande Vitória cresceu quase 2% nesse período; e o interior cresceu menos de 1%. Quer dizer, o processo de concentração na megalópole continua. A macrocefalia da Grande Vitória continua em marcha. (Pausa.)

Este é o quadro de população, mostrando as diversas regiões do Espírito Santo. Quero apenas chamar a atenção para a nossa Central Serrana I, que teve um crescimento no período inferior ainda ao crescimento médio do interior do Estado, de 0,78%. Disso, concluímos que a nossa Região Central Serrana I não está conseguindo reter, na região, o crescimento vegetativo da sua população; ou seja, hoje, nesta região, saem mais pessoas do que entram. O crescimento migratório é negativo. Essa região está cedendo população para outras regiões do Estado.

Vou apresentar alguns indicadores que podem ajudar a demonstrar o dinamismo relativo da região em relação a outras regiões do Estado. A Região Central Serrana I, como vimos, tinha, em 1990, 6,8% da população capixaba, e, agora, tem 6,6%. Portanto, diminuiu a sua participação na população capixaba.

No consumo de energia elétrica geral, total, ela se manteve relativamente estável: consome 3,1% da energia elétrica estadual. Com relação à energia elétrica industrial, houve uma queda substancial. Isso está, de certa forma, ligado aos problemas de algumas unidades industriais no Município de Viana, que foram fechadas.

Com relação à receita orçamentária municipal do conjunto das prefeituras da nossa região, observamos uma queda relativa em relação à receita orçamentária de todas as prefeituras do Estado. Quer dizer, a participação das prefeituras que era de 6,7% no total das prefeituras do Estado diminuiu para 6,2%.

O índice consolidado do ICMS também sofreu uma forte queda, de 10% para 5,9%.

Outros indicadores, apenas para complementar o que estamos dizendo: a produção de lavouras temporárias também caiu de 16,6% para 12%; na produção de lavouras permanentes, tivemos uma ligeira queda, com exceção do café, cuja participação da região, certamente em função de preços melhores, aumentou de 12% para 16%.

Com relação à pecuária bovina, também registramos uma queda relativa.

O que estamos observando e podemos concluir desses quadros é que o dinamismo relativo da região está sendo, nesses últimos anos, inferior ao das demais regiões do Estado do Espírito Santo. De certa forma, isso nos serve de alerta para que as comunidades locais e as prefeituras possam trabalhar no sentido de mudar esse quadro, inclusive levando em conta a extraordinária potencialidade econômica que essa região possui.

A Região Central Serrana I é dotada de um quadro natural em termos de uma razoável cobertura florestal ainda nativa em relação ao restante do Estado do Espírito Santo e em relação ao clima, o que nos permite desenvolver uma agricultura relativamente diversificada e diferenciada de outras regiões. Aqui, podemos cultivar desde atividades agrícolas tropicais e subtropicais até plantas de clima temperado, como todos sabemos. Temos experiências e, no passado, a estação da Emcapa, próxima a Venda Nova, chegou a produzir mudas de fruteiras de clima temperado: figo, maçã, pêssego, nectarina, etc. E produtores da região demonstraram ser altamente viáveis essas atividades.

Como já foi dito aqui pelo Senador e pelo Governador do Estado, temos um quadro agrário de distribuição fundiária extremamente interessante e uma estrutura agrária centrada numa agricultura familiar que considero um patrimônio capixaba. Quer dizer, esse tipo de estrutura, que foi responsável no passado pela expansão cafeeira, viabilizou a implantação dessa grande economia hortifrutigranjeira e, dadas as suas características, está apta também a partir para a diversificação agrícola no sentido de fruticultura e outros produtos.

A rede hoteleira que aqui já se implantou vem estimulando, com o apoio das prefeituras, o agroturismo. É interessante observar que aquilo que se apresentava meramente como intenções de plano de Governo vem-se tornando gradativamente realidade nessa região, por iniciativa de empreendedores locais e também pela sensibilidade e pela visão de futuro dos prefeitos municipais.

A região - e aqui lembrando a figura ilustre do Dr. Roberto Calques - já é um centro de referência para o cultivo de plantas da Mata Atlântica, em especial orquídeas e bromélias. Podemos transformar essa noção de centro de referência para também um centro de referência de pesquisa da Mata Atlântica como um todo, sem falar na região como um centro de referência para pesquisa tecnológica, para agricultura de clima temperado, a partir deste embrião que já nasceu , como a estação experimental da Emcapa.

Bem, poderíamos continuar citando outros exemplos e outros pontos aqui: falar na silvicultura de clima temperado, nas possibilidades de aproveitamento industrial dessa silvicultura, na piscicultura. Já temos projetos apoiados pelo BNDES nesse sentido.

Em síntese, considero a nossa Região Central Serrana uma região de excepcionais potencialidades. É perfeitamente possível recuperarmos o dinamismo relativo dessa região em relação ao restante do Estado como um todo, a partir de um trabalho em parceria do Governo do Estado, dos Governos municipais e da iniciativa privada.

Eu gostaria de agradecer por esta oportunidade, por esta bela recepção que nos está sendo proporcionada pela Prefeitura de Domingos Martins. Inclusive, aqui estão presentes Suas Altezas a Rainha e a Princesa da *Summer Fest*. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE ( ) - Concedo a palavra à Consultora e especialista em meio ambiente Linda Susana Brant. (Palmas)

A SRª LINDA SUSANA BRANT - Bom dia a todos os componentes da Mesa e aos demais presentes!

O tema de que vou tratar é "Desenvolvimento e Meio Ambiente". Parece-nos mais fácil definir desenvolvimento - a palestra do nosso Colega Ricardo Santos mostrou bem isto - com base em indicadores econômicos. Faltaram os indicadores ambientais. Quero fazer um apanhado geral para mostrar o que mudou.

Como era feito o desenvolvimento até a década de 70 e como o desenvolvimento se dá hoje? Hoje, pensamos num desenvolvimento sustentável. Até a década de 70, os indicadores do desenvolvimento eram calcados principalmente em fatores econômicos. Os principais fatores eram o Produto Nacional Bruto, a geração de empregos e a produção de alimentos. Isso definia claramente o que era um país desenvolvido e o que era um país subdesenvolvido ou do Terceiro Mundo. Aquele país em que havia um grande parque industrial, um Produto Nacional Bruto elevado e uma bem estruturada produção de alimentos era tido como um país desenvolvido. Já a economia dos países em desenvolvimento ou do Terceiro Mundo estava centrada na agricultura. Dessa forma, esses mundos estavam diferenciados.

Dentro desses mundos, havia também uma estratificação. Dentro desse conceito, havia um planejamento territorial para esse desenvolvimento, em que os instrumentos eram eminentemente formais, funcionais e infra-estruturais. Naquela fase, ao se escolher, por exemplo, um parque industrial ou um setor para se atingir esse desenvolvimento desejável, pensava-se basicamente na infra-estrutura existente. Havendo ferrovias ou rodovias, havia condições ideais para se estabelecer, por exemplo, um setor industrial. Dessa forma, tratava-se de instrumentos extremamente pragmáticos, ou seja, formais, funcionais e infra-estruturais.

A partir da década de 70, foi feita uma conferência mundial e se começou a questionar esses fatores.

Em 1972, foi realizada a Conferência de Estocolmo, onde ficou claro que os indicadores econômicos não eram suficientes para mostrar todos os aspectos do desenvolvimento. Saúde e educação passaram a ser fatores vitais para o desenvolvimento da sociedade.

Percebe-se que o valor econômico, que definia o desenvolvimento, falhou no momento de se assegurar a qualidade de vida da população, principalmente no chamado Terceiro Mundo. Nesse contexto, a população pobre surge como aquela parte da sociedade que não tem acesso à alimentação, à água potável, ao saneamento, à saúde e à educação.

Em vista disso, começaram a mudar também os parâmetros utilizados para medir o desenvolvimento. Os parâmetros meramente econômicos já não servem mais para medir a qualidade de vida da população como um todo.

Com isso, surge o conceito de desenvolvimento sustentável a partir das bases do planejamento territorial. Começa a ser adicionada a dimensão ambiental, e os planejadores começam a ter uma maior consciência de que a questão ambiental não deve fazer parte apenas de um capítulo do Plano Nacional de Desenvolvimento. Essa questão tem personalidade própria e deve ser programada, desde o início do planejamento, por meio dos estudos das potencialidades, das limitações e dos conflitos existentes para se propor esse desenvolvimento.

O conceito de desenvolvimento sustentável implica limitações advindas da própria capacidade de suporte da região em assumir essas atividades humanas, esse desenvolvimento tecnológico tão acelerado do mundo moderno e do Terceiro Milênio. Esse conceito de desenvolvimento sustentável traz preocupações principalmente para o setor do desenvolvimento da economia, que, até então, não estava acostumado a lidar com esses parâmetros ambientais.

Surgem as mudanças nos instrumentos de planejamento e de desenvolvimento. Começa a ficar clara a proximidade entre meio ambiente e desenvolvimento, porque qualquer mudança no meio ambiente influencia a qualidade de vida da população.

Com isso, aparecem novos instrumentos de planejamento. Há dois principais instrumentos: o zoneamento ecológico-econômico, do qual muitos já ouviram falar, e a avaliação dos impactos ambientais. O zoneamento ecológico-econômico é o instrumento mais forte, porque o mesmo trata do planejamento em si de uma região e estabelece as diretrizes econômicas, sociais e ambientais para todo um plano de gestão, para toda uma proposta de projetos setoriais e integrados para se alcançar o desenvolvimento sustentável.

Como instrumento desse planejamento, também há os sistemas de informações advindos desse zoneamento. Há um banco de dados que deve ser analisado e atualizado num processo dinâmico, envolvendo toda a sociedade, todos os atores regionais e todos os interessados pelo desenvolvimento integrado.

A partir disso, as diversas regiões podem fazer planejamentos. Os municípios têm seus planos de gestão, que estão baseados nessas diretrizes explicitadas pelo zoneamento, em que as questões ambientais estão presentes desde o primeiro momento. Com isso, é feito o controle; é feita a aplicação das normas, e são estabelecidos os critérios ambientais para a manutenção desse desenvolvimento.

Os indicadores, que eram apenas econômicos, passam a ser também ambientais e que o que era considerado problema ambiental até então toma forma de potencialidade ambiental.

Como estudar essa diversidade e essa inter-relação de multidisciplinaridade da questão ambiental e da questão do desenvolvimento? Existem várias metodologias para se fazer essa análise. Vou mostrar uma dessas metodologias, que, talvez, não seja a mais simplificada. Existem formas mais sistematizadas de se apresentar isso, mas para se ter uma idéia da complexidade desse trabalho, do envolvimento da sociedade, fiz um esquema que deixa clara essa situação.

Esta metodologia é baseada em conceitos de sistemas ambientais. Há três meios a serem estudados. Um deles é o meio socioeconômico, em que se estudam as populações humanas, os fluxos econômicos e as obras de infra-estrutura. É claro que o meio socioeconômico é de fundamental importância para esse planejamento integrado do meio físico e biológico.

No meio físico, levantam-se as potencialidades de relevo, solo e clima. No meio biológico, há estudos de vegetação, fauna e flora. Esses estudos são, via de regra, cartografados. É o que se chama de Cartografias Temáticas. Todas essas situações são especificadas em mapas.

Por meio de uma análise integrada desses três meios que apresentamos aqui, procuramos identificar as ondas homogêneas quanto à potencialidade econômica e a restrições ambientais, segundo critérios de sustentabilidade e vulnerabilidade dos sistemas ambientais, face a alternativas de recursos e de uso e ocupação do solo.

O que isso quer dizer? Uma vez cartografada a situação atualizada de determinada região, propõe-se fazer uma relação entre essas atividades por meio de um mecanismo de superposição de informações, onde são analisados os conflitos, as vulnerabilidades e as fragilidades da região.

Se está sendo estudada uma área em que a fragilidade do solo é alta, se houver um desmatamento com vistas ao cultivo de café ou à expansão urbana, deve-se analisar, com base em critérios metodológicos, o nível de impacto que essa determinada região irá sofrer. Deve-se observar o que se pretende para propor projetos setoriais, nessa situação em que o solo é vulnerável e frágil e em que há uma necessidade de expansão urbana ou de uma exploração econômica.

Isso deve ser analisado por uma equipe multidisciplinar e deve ser discutido com a sociedade e com os diversos atores da região, num processo integrado. Com isso, pode ser estabelecida uma estratégia. É preciso verificar o que o Município, o Estado ou a Região querem para alcançar o seu desenvolvimento sustentável.

Uma vez levantadas essas potencialidades e fragilidades, deve-se fazer uma análise dos conflitos ambientais. Há um critério de natureza legal. Existe uma legislação que estabelece o que deve ser preservado e o grau de preservação dos recursos naturais. Também deve-se fazer uma análise com base na incompatibilidade de uso do meio físico biótico; citei um exemplo desse tipo aqui. Com tudo isso, é feito um diagnóstico real da região para a qual foram feitos o plano de gestão e as propostas de desenvolvimento. Tudo isso deve ser debatido num grande seminário.

Dessa forma, apresentam-se três cenários, como costumamos colocar.

O cenário atual diz respeito a como está a situação e, se nada se fizer, como ela ficará no futuro. Alguém já falou aqui, numa palestra, dos problemas que estamos tendo hoje com os rios Santa Maria e Jucu por problemas de desmatamento. Esse é o cenário atual. Se não se fizer nada, o que acontecerá daqui a 10, 20 ou 30 anos?

O outro cenário seria o ideal, um cenário onde colocaríamos todas as exposições restritivas legais do meio físico, ou seja, estaríamos colocando a região numa camisa-de-força, porque sabemos que o ideal nem sempre é possível. É como se fazer uma represa e não se dar uma saída para o curso normal do rio. Vai chegar uma hora em que ela vai estourar. Essa situação de engessamento do meio ambiente e do desenvolvimento não é possível.

Então, passa-se para um cenário possível, em que há um bom senso entre as duas partes: a necessidade do desenvolvimento e a necessidade da preservação; ou seja, a necessidade do desenvolvimento ambiental e a necessidade do desenvolvimento socioeconômico.

Aí, sim, passa-se às propostas de zoneamento, também discutidas num grande seminário com o envolvimento de toda a sociedade, a partir do qual são propostos os planos de gestão municipal, onde são estabelecidos diversos projetos setoriais nas áreas de educação, saúde, meio ambiente e expansão urbana, principalmente quanto à questão do plano diretor urbano. Essa é uma ferramenta fundamental para essas diretrizes. É lógico que isso tudo tem que ser amarrado a uma lei de zoneamento, para que cada município estabeleça o seu decreto, o seu zoneamento local.

Eu gostaria que todos ficassem em pé.(Pausa.)

Podem sentar. Obrigada.

Para passarmos de um estado a outro, todos pensamos um pouco, levamos uns segundos para nos levantar. Com isso, quis demonstrar que, para se passar de um estado a outro, há um momento de reflexão, não se faz rapidamente, cada um levanta devagar. Então, imaginem o que é mudar um tipo de planejamento, uma atividade, um jeito de fazer as coisas para um outro tão novo, em que se necessita de uma mudança em todos os setores da economia e da sociologia! É extremamente difícil, necessita-se de muito diálogo, de um tempo de assimilação e de conscientização e de um tempo para se fazerem essas mudanças, porque elas demandam gastos. Não podemos, de uma hora para outra, querer que a empresa ou a indústria tal resolva todos os seus problemas de poluição.

Então, isso tudo é um exercício de diálogo e de conscientização da necessidade de uma educação ambiental permeando todo esse processo, para que, realmente, entremos no terceiro milênio - alguém falou que já estamos nele - com um desenvolvimento sustentável, um desenvolvimento com qualidade de vida.

É lógico que essa mudança traz insegurança ou insatisfação para determinados setores que já vinham atuando nesse processo de desenvolvimento...**(Falha na gravação)**

...organizar uma nova hierarquia de valores, que tenha em primeiro lugar os valores ambientais, o que significa tentar melhorar o conteúdo e a eficácia do planejamento para o desenvolvimento, e não jogar fora nossas fontes de recursos naturais e nossa qualidade de vida presente e futura.

Era o que gostaria de dizer.

Agradeço à Coordenação-Geral do Corredor Centro-Leste por ter me dado esta oportunidade de mostrar um pouco do trabalho por que vimos lutando no Estado.

Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE ( ) - Registramos a presença, no recinto, do ex-Prefeito de Vila Velha e Cariacica e ex-Deputado Federal Vasco Alves de Oliveira, do Vereador de Afonso Cláudio, Dário Pereira, do Secretário Municipal de Agricultura e Turismo de Alfredo Chaves, Moacir Botecchia, do nosso Secretário da Agricultura da Prefeitura de Iconha, Francisco Carizani, que esteve conosco alimentando os trabalhos de organização deste evento, entre outros. (Palmas)

Fazemos as referências, arriscando-nos, evidentemente, a omissões.

De imediato, passarei à palavra ao Dr. Carlos Alberto Roxo, que, sendo o gerente da Aracruz Celulose em termos de meio ambiente, vai passar toda essa experiência, conforme a temática que lhe foi proposta. Devo esclarecer que, embora convidado e constante do **folder**, de início, o Presidente da empresa, Dr. Luiz Kauffmann, não está ele faltando; ao contrário, ele entendeu mais apropriada a representação da Aracruz na matéria pelo seu especialista, que é o Dr. Carlos Alberto Roxo, a quem passo a palavra com muita honra.

Também registro a presença da vice-Prefeita da capital, Drª Luzia Alves Toledo, e do Diretor da Telest, João Batista Mota. (Palmas)

O SR. CARLOS ALBERTO ROXO - Bom dia a todos. Para nós, da Aracruz, é um privilégio estar aqui, hoje, participando deste evento.

Preparei a minha apresentação em **slides**, sem me dar conta de que aqui estaríamos em um ginásio aberto, com bastante iluminação. Entretanto, vou tentar destacar algumas questões. A tela está um pouco torta, e talvez V. Exªs tenham que ficar com a cabeça um pouco inclinada, mas espero que possamos transmitir a mensagem.

Depois da Drª Linda, vamos falar um pouco de uma experiência prática que tem pontos fortes e pontos fracos, mas que já está sendo implementada no Espírito Santo, há algum tempo, que é a experiência da Aracruz.

Em primeiro lugar, o que é a Aracruz Celulose?

A Aracruz está localizada no Espírito Santo; a fábrica está 60 quilômetros ao norte de Vitória, com seus plantios de eucalipto na região de

Vitória, no norte do Espírito Santo, em São Mateus e no sul da Bahia. Tivemos que fazer este mapa para mostrar para alguns dos nossos clientes a distância da Aracruz à floresta amazônica. Houve uma época em que alguns clientes da Aracruz começaram a levantar questões, dizendo que estávamos desmatando a floresta amazônica. Então, tivemos que fazer este mapa para explicar. A Aracruz tem, realmente, alcançado um sucesso comercial muito grande no mundo, uma vantagem significativa, em função da sua estratégia florestal de liderança, onde tivemos grandes conquistas na área de propagação vegetativa, de clonagem de eucaliptos. Foi a primeira empresa que desenvolveu o processo de clonagem de eucaliptos, o manejo científico do solo, a pesquisa e o desenvolvimento, área a qual a Aracruz sempre deu uma ênfase muito grande. É uma empresa totalmente integrada, com florestas, fábrica e porto.

Em termos de floresta, temos uma base territorial de 203 mil hectares, parte no Espírito Santo e parte na Bahia, 132 mil hectares de plantios e 58 mil hectares de reservas nativas. Na fábrica, temos hoje uma capacidade de 1,080 milhão, que estamos expandindo agora para 1,3 milhão, e temos o porto, que fica a 1,5 quilômetro da fábrica.

Aqui, uma visão do projeto - não sei se todos estão conseguindo ver. Temos aqui a fábrica, os plantios de eucalipto - que, nessa região, já começam muito perto da fábrica -, as lagoas de tratamento dos esgotos e o porto. É um projeto muito condensado. Isso deu à Aracruz uma vantagem muito grande, quando comparada a outros competidores.

Sobre algumas informações gerais, já falei da área e da produção, mas os investimentos totais até hoje foram de US$3 bilhões, dos quais 231 milhões em meio ambiente e 125 milhões na área social. Agora, com a expansão, estamos investindo mais 25 milhões na área de meio ambiente. Essa expansão se dá graças a esse projeto de modernização, em que estamos otimizando a capacidade, melhorando as próprias instalações existentes no passado, que são um pouco antigas, e, além disso, agregando uma capacidade adicional. Com um investimento de US$300 milhões, já estamos começando a operar de acordo com esse projeto.

Quanto à distribuição do processo, este aqui já é um primeiro exemplo de como a questão do meio ambiente e de como, principalmente hoje, as demandas de mercado e dos clientes modificam a forma de uma empresa operar quando elas são ambientais. No passado, a Aracruz produzia um tipo de celulose, que era a celulose **standard**. A celulose, quando vem da madeira, é marrom e precisa de produtos químicos para ficar branca e dar lugar ao papel. A celulose é a matéria-prima que dá lugar à formação do papel. Para fazer esse branqueamento, para torná-lo de marrom para branco, são utilizados produtos químicos. O tradicional produto usado era o cloro, até que começou uma série de discussões sobre algumas emissões que saíram associadas ao cloro, questões tóxicas, o que levou, então, a uma verdadeira reformulação, a uma revolução nos processos industriais das indústrias de celulose de todo o mundo. A Aracruz acompanhou essa tendência.

Desenvolveu-se um outro tipo de celulose, que é uma celulose chamada SEF, que, em vez de se branquear com cloro, faz o branqueamento com dióxido de cloro. Uma outra é a TCF, que não utiliza cloro no branqueamento; são utilizados ozônio e peróxido.

Aqui a nossa distribuição e demonstração da empresa, que fazia um tipo de celulose e hoje tem que fazer três tipos de celulose, exclusivamente por razões ambientais. A nossa participação no mercado, em termos de celulose e eucalipto é alta - 19%. No entanto, em termos de celulose total, é baixa - 3%.

O Brasil tem uma participação muito pequena no mercado mundial de celulose e completamente descompassada da sua própria potencialidade. Os Estados Unidos têm uma indústria florestal que gera um Produto Interno Bruto, por exemplo, de 200 bilhões de dólares. Só a indústria florestal americana é quase um terço do PIB brasileiro.

Em termos de celulose, o Brasil tem 5% a 6% do mundo. É uma participação muito modesta em termos do mercado mundial de celulose. A distribuição por produtos, aqui só para dizer o que é feito da celulose da Aracruz: são papéis sanitários, lenço, papel higiênico, papéis especiais como papel de fotos, papéis não revertidos, revertidos, posso citar inclusive o papel de imprimir e escrever.

Noventa por cento das nossas vendas são exportadas, sendo para o mercado da América do Norte, 36%; para a Europa, 33%; e Ásia, 23%, que vinha crescendo muito. Agora, em função desses problemas que estão passando, vamos ver como vai ser esse crescimento. Achamos que vai continuar.

Com relação à composição acionária, temos três grandes acionistas majoritários, que são o Grupo Lorentzen, com 28%, o Grupo Mondi, da África do Sul, com 28%, e o Banco Safra, com 28%. São os três principais.

Vamos falar um pouco sobre a nossa região, como ela está agora, o que explica algumas questões. Aqui está a fábrica da Aracruz, no bairro Coqueiral. Aqui o Rio Doce e as áreas dos plantios. A gente olha em redor e vê esse contraste entre o que existe fora e o que existe dentro. Nem tudo aqui é mata nativa. Mata nativa é um terço dessas áreas, 27%. Temos aqui os eucaliptos e as reservas nativas.

Podemos assumir muito perfeitamente - porque o Estado do Espírito Santo passou por um processo de desmatamento muito acelerado e muito intenso - que as áreas da Aracruz estariam provavelmente na mesma condição que estão as demais áreas se a Aracruz não tivesse aqui se implantado.

Esta fotografia de satélite vale por mil palavras.

Este é um tipo de modelo que a Aracruz implantou, que são os eucaliptos como reservas nativas. E como fazemos? Rapidamente, vou enforcar esses pontos. Primeiro, usamos apenas eucaliptos, quer dizer, toda produção da Aracruz provém de eucaliptos, não vem nada de reservas nativas. Há muita discussão sobre por que estamos utilizando uma espécie exótica e por que não utilizamos uma espécie que é plantada no Brasil, que é existente, que é nativa no Brasil. Por causa da questão da velocidade do crescimento. Para utilizarmos uma espécie nativa que fosse crescer em 40, 50, 60 anos, com todas dificuldades de manejo de uma floresta nativa, não estaríamos tendo nenhuma vantagem sobre os nossos concorrentes.

Uma empresa situada no Brasil já tem uma série de desvantagens: a infra-estrutura é mais deficitária, o custo do capital é muito maior, não é apenas ter recurso natural. Isso dá uma vantagem, mas nem todas as vantagens fazem com que nos tornemos mais competitivos, temos que buscar também outras vantagens. O eucalipto tem uma vantagem enorme, porque ele cresce em sete anos. No primeiro ano, ele cresce a uma velocidade de quase dois centímetros por dia, enquanto em outros países leva um tempo enorme. Recentemente, estivemos no Canadá e, ao visitarmos uma floresta pequena, afirmamos, pela nossa experiência, que a mesma tinha de oito meses a um ano. Disseram-nos que tinha 30 anos. É uma floresta extremamente pequena. Essa é uma vantagem que o Brasil, como País, tem. Por essa razão, o eucalipto está no Brasil há mais de 100 anos; como, aliás, outras culturas, tais como a batata, o café, o coco, a manga. Quer dizer, todos os produtos que temos e consumimos vêm de outros países, como a própria civilização branca e a negra vieram de outros continentes. Essa é a grande vantagem de usarmos eucalipto.

Achamos que o eucalipto tem, no Brasil, um papel que não é apenas o de atender à produção de celulose. Ele tem um papel maior: o de ajudar a conter o déficit de madeira no Brasil. Esse é um dado da Sociedade Brasileira de Silvicultura e mostra que a demanda total de madeira no Brasil é de 282 milhões de metros cúbicos por ano - uma demanda enorme.

Dessa demanda, apenas 75 milhões de metros cúbicos vêm de florestas plantadas. Todo o resto, 207 milhões, vem de florestas tropicais nativas. Esse é um dado bastante preocupante e bastante assustador. Se não desenvolvermos mais florestas plantadas, espécies de mais rápido crescimento, não teremos capacidade para suprir essa demanda que existe no Brasil.

Um outro dado é que esse consumo é muito espalhado pelo País. Oitenta e cinco por cento do consumo de madeira no Brasil é para fins de energia: 150% na forma de lenha, em diversas regiões no Brasil, e 35% para carvão. Para celulose, todas de árvores plantadas, é de 6,4%.

A questão do desmatamento no Brasil é, muitas vezes, pensada em termos de polícia. Vamos colocar polícia, vamos fiscalizar. É evidente que se precisa fazer isso também, mas não é só isso. Além de polícia, nós precisamos de política. Dentro dessas políticas, precisamos de espécies de rápido crescimento que possam justamente atender a essa enorme demanda, a esse enorme consumo de madeira que existe no Brasil.

A Aracruz está construindo uma serraria no Sul da Bahia, dentro de um projeto de diversificar sua linha de produção, porque a madeira tem diversas outras finalidades: aqui está uma cadeira, mas tem também a construção. Enfim, pode ter diversas finalidades. Os plantios de eucalipto no Brasil são de 3 milhões de hectares, o que, em termos de Brasil, é pouco - 0,35% do território brasileiro.

Aqui algumas questões associadas ao próprio manejo dos eucaliptos pela Aracruz. Usamos duas espécies, o *eucaliptus grande*, e o *eurofila*. Como já disse, atingem maturidade em 7 anos, quando são cortados, e atingem a altura de 35 metros.

Nossas áreas totais: plantio, 132 mil hectares; 65%, as nossas áreas; reservas nativas, 28,4% - 57 mil hectares.

Temos também um programa que tem muita importância, inclusive aqui para a região serrana, que é o programa do fomento florestal. É um programa licenciado pela Secretaria Estadual de Desenvolvimento Sustentado,

que é a Secretaria de Meio Ambiente - este *slide* é anterior, já mudou o nome para Secretaria de Meio Ambiente. É o único programa de fomento florestal licenciado no Brasil.

Houve uma certa discussão , inclusive se falou que essa seria uma maneira que a Aracruz teria encontrado para burlar uma proibição de ela não ter mais eucalipto no Espírito Santo. Isso é inteiramente falso. No projeto de expansão da empresa, em 1987, houve uma condicionante pela Secretaria de Meio Ambiente, que dizia que a Aracruz não podia mais obter terras que não fossem florestadas, que ela não poderia mais comprar terras.

Sabemos que isso é inconstitucional, não se pode proibir ninguém de comprar terras. Mas decidimos acatar, e, a partir daí, tivemos as seguintes estratégias: só comprar terras florestadas já com florestas de eucaliptos, que é a opção que a legislação nos deu; e a outra: partir para o programa de fomento florestal.

Temos, hoje, 2.100 contratos, uma área de 20 mil hectares, em 43 Municípios do Espírito Santo e 12 em Minas Gerais. Uma área média de 9 hectares por contrato.

Vou dizer o que a pesquisa pode trazer em termos de benefício. A gente não pode largar o eucalipto e deixá-lo lá para sempre. Temos que estar investindo crescentemente em pesquisa. Esse gráfico mostra a evolução da nossa produtividade, que partiu de pouco mais de vinte metros cúbicos por hectare por ano, para cerca de 44, 45 metros cúbicos por hectare por ano.

Não está dando para ver direito - esta transparência está muito clara - como é feito o processo. Escolhe-se uma árvore; essa árvore, quando cortada, rebrota; pegam-se os brotos, cortam-se esse brotos e eles são plantados em bandejas; são, então, levados para uma estufa, para um viveiro, e depois então se tem a muda já pronta para o plantio.

Há toda uma série de cuidados ambientais que são tomados quando se faz isso, não apenas visando a produção. Pelo próprio conceito do plantio de eucalipto, se não se tomam os cuidados ambientais, é evidente que a natureza se vinga de você. No fim, o seu próprio plantio vai sofrer com o tempo e vai acabar a produtividade. Não é apenas para mostrar para os outros, para atender à legislação, para atender à demanda dos clientes, mas para se conseguir manter uma produtividade boa ao longo do tempo, dentro de uma forma sustentável.

Um dos cuidados que temos que ter, para o qual chamaria a atenção, é em relação à prática que temos do cultivo mínimo. Antigamente, chegávamos e arávamos o solo completamente, passávamos o arado, cortávamos todo o bosque. Hoje, não; hoje temos uma técnica - a gente vai evoluindo com o tempo, vai aprendendo com a própria sociedade - do cultivo mínimo: tentamos minimizar, tornar o menor possível a nossa interferência. Só arar onde vai plantar, só cavar onde vai botar, só cortar e fazer a capina ali onde vai ser plantado, ao longo das fileiras de eucaliptos e não de uma forma geral.

E outra, a intercalação de eucaliptos e reservas nativas, o que dá um equilíbrio, quebra a monocultura, a manutenção do sub-bosque, o monitoramento de insetos e pragas.

Este **slide** está ao contrário, mas quer dizer que preservamos a biodiversidade. Em primeiro lugar - vamos ter que ler ao contrário -, o que a gente está dizendo aí é que, em termos de biodiversidade, os eucaliptos devem ser entendidos como uma cultura qualquer. Muita gente fala dessa questão da biodiversidade; que o eucalipto não tem tanto passarinho, etc. O eucalipto não é o substituto de uma mata nativa e não se deve esperar que ele tenha os mesmos valores que tem uma floresta nativa, porque ele jamais vai ter.

Nós, como seres humanos, já conseguimos aplicar e desenvolver esse conceito, por exemplo, quando estamos falando de animais. Temos as galinhas, os sabiás, os passarinhos, os canários, os passarinhos silvestres. Esperamos que os passarinhos silvestres cantem e que as galinhas tenham um bom paladar, e não o contrário: que as galinhas cantem e que os passarinhos silvestres tenham um bom paladar.

Parece-me que não conseguimos ainda entender que o eucalipto é uma cultura, é como se fosse trigo, soja, qualquer cultura que se tem, com seus valores específicos. Não podemos compará-lo a algo que ele não é, porque ele não é para substituir, não é para tirar uma mata e colocá-lo no lugar. Ele é para complementar, como temos uma cultura. É madeira para consumo humano, da mesma forma que temos os frutos silvestres e os frutos para consumo humano. Temos a carne dos animais silvestres e temos a carne para o consumo humano. O eucalipto, na forma como fazemos, é uma madeira para consumo humano. Ele tem que ser olhado dessa forma; caso contrário, a discussão entra num beco sem saída, porque ele jamais vai ter - e não é para ter - a mesma biodiversidade que tem uma floresta nativa, com toda a sua riqueza.

Aqui é uma outra foto mostrando a intercalação de reservas e eucaliptos. E isso não é feito assim. Isso é feito de uma forma absolutamente licenciada pela Secretaria de Meio Ambiente. Mantemos distância dos rios, uma série de conceitos que se tem que tomar. O mínimo que existe na região é para mantermos 20% de reservas; mantemos 27%. Infelizmente, nem todas as nossas reservas estão nessas condições. Já as encontramos num estado bastante pobre. Hoje, estamos com um programa bastante intensivo de melhorar essas reservas através do plantio de espécies nativas. Temos uma equipe que vai para as reservas, que coleta os frutos. Isso aqui são nativos. Estamos agora fazendo a recuperação de 400 hectares que eram eucaliptos e transformando-os em reservas nativas.

Estas são algumas fotos tiradas na nossa região, todas de animais. Parece que estão invertidas a partir de um certo ponto.

Esta é uma fauna identificada em nossas áreas. Temos, hoje, um programa bastante intenso de preservação da fauna. Em termos de pássaros, por exemplo, o da Aracruz é o terceiro maior esforço de pássaros no Brasil.

Em termos de solo, que é uma outra questão bastante importante, há muita discussão em torno da sua degradação. O solo se degrada, se perde. Não somos uma empresa migrante, como tantos grupos mineradores do solo que se tem neste País; não mineradores do subsolo, mas da própria cobertura vegetal, que cortam aqui, vão ter lá na frente, na medida em que aquilo vai se esgotando. Estamos ali, vamos ficar ali.

Então, é nosso interesse aplicar toda a nossa pesquisa, todo o nosso conhecimento de forma que esse solo possa manter sua produtividade agora e no futuro. Colocamos muitos recursos nisso, fazendo e assegurando que se mantivessem. Caso contrário, os próprios prejudicados seremos nós, que vamos continuar ali usando aquele solo.

Então, adotamos uma série de práticas e temos um cuidado ambiental enorme, um controle tecnológico extremamente sofisticado. Hoje, medimos quanto há de nutrientes no solo, quanto vai ser exportado quando as árvores são cortadas e a quantidade exata que temos que repor, nem para faltar, nem para sobrar, e isso acabar sendo carregado pelos cursos d'água e poluindo.

Uma coisa que é importante destacar é que a quantidade de fertilizantes utilizada pelos eucaliptos é muito pequena quando comparada a outras culturas. Aqui fizemos uma comparação, com dados da Embrapa, que mostram que o eucalipto, num período de sete anos, necessita de cerca de 300 quilos de fertilizante por hectare, enquanto a batata, por exemplo, precisa de 9,1 mil, o café, 8,9 mil. Enfim, é uma quantidade muito reduzida quando comparada com outras culturas.

Quanto à questão de proteção dos recursos hídricos, o eucalipto consome água porque cresce bastante. Tudo que cresce precisa de bastante água. Apesar do fato de que o eucalipto cresce até em regiões muito secas. Às vezes, pensam que ele secou uma região, enquanto que ele nasceu naquela região seca que não dava outra coisa. O eucalipto é muito eficaz no uso da água. Com um litro de água ele consegue produzir mais matéria orgânica do que a maior parte das outras espécies.

(falha na gravação)

...a metade, US$1,8 bilhão, foi reinvestido. Reinvestimento direto para fazer a empresa crescer. Para o Governo, foram US$343 milhões, em termos de impostos e auxílio na construção da infra-estrutura. Nas compras que se faz com terceiros, energia e etc, US$422 milhões. Trabalho, na folha de pagamento, benefícios diretos e indiretos, US$807 milhões. Capital, US$221 milhões, dos quais uma parte em dividendos e uma parte em receita financeira. Ou seja, os US$3,6 bilhões foi algo em torno de 4% a 5%, uma renda muito baixa. A produtividade da Aracruz, em termos de rentabilidade, tem sido na faixa de 5%, 6%, 7%. Isso é o que os acionistas, cada um de nós hoje, conseguem em caderneta de poupança sem nenhum risco. Mostramos, então, a distribuição, a aplicação desse produto.

A Aracruz teve de fazer o Bairro do Coqueiral. Há também algo quanto às suas contribuições sociais, além dos 5 mil empregos diretos e indiretos. A Aracruz injeta anualmente na economia do Espírito Santo US$200 milhões, na forma de salários, pagamentos ao fornecedor, impostos e uma série de outras despesas.

No projeto de modernização, fizemos todo um esforço junto à Federação das Indústrias para atrair parceiros fornecedores capixabas. Acabamos com uma participação bastante grande de US$23 milhões só de compras no Estado.

Por último, a ação social de uma empresa é o custo que uma empresa concorrente nossa não tem. Quando uma empresa vai se instalar no Canadá ou na Suécia, ela encontra infra-estrutura pronta, não precisa construir

cidade, estrada, hospital, nada. No Brasil, temos esse custo a fim de atrair pessoas para morarem na região.

Aqui estão alguns dados: já investimos US$120 milhões em infra-estrutura social. Nossos custos anuais, em termos de programas sociais, são da ordem de US$6 milhões, numa receita de US$500 milhões. É um valor bastante significativo.

Enfim, essas são algumas informações que eu gostaria de dividir com os senhores. Essas informações são fruto de uma reflexão que a Aracruz faz sobre suas próprias atividades. Não somos perfeitos! É evidente que não. Estamos aprendendo. Dentro do que conhecemos hoje, apenas fazemos aquilo que achamos o melhor. Estamos sempre prontos para aprender, discutir e evoluir.

Muito obrigado a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE ( ) - Encontra-se no recinto o eminente Senador Elcio Alvares, representando o Presidente do Senado Federal e como Líder do Governo naquela Casa.

Convido S. Exª para assumir um lugar à Mesa. (Palmas)

Temos também a honra de registrar a presença do Diplomata, Dr. José Carlos da Fonseca Júnior, Chefe de Gabinete do Ministério da Fazenda, que convido à Mesa. (Palmas)

Passo aos registros indispensáveis: logo a seguir, haverá o **coffee-break**. Ao final dos trabalhos, entre 13h30m e 14h, já está programado um almoço final de confraternização para até, se estiverem presentes, 800 pessoas. Isso se dará na pracinha da igreja, onde já estão sendo apresentadas informações sobre os Municípios da área, que estão mantendo presença nesse sistema de informação, em dez estandes, que lhes foram colocados à disposição. Estamos imaginando que, terminado este painel, dentro de minutos, serão entregues no auditório, durante o segundo painel, senhas individuais para o almoço na praça da igreja. O almoço é farto e suficiente para as pessoas presentes e para aqueles que se fizerem presentes até o final dos trabalhos. Será um almoço geral ao final do seminário.

Há, ainda a solicitação do Prefeito Pedrinho Raupp para que a Presidência da Mesa lembre aos Prefeitos da região e aos Presidentes de Câmara Municipal da região, que estão presentes, que está agendada uma reunião fora deste recinto - portanto, ao lado - para que eles passem às autoridades federais e estaduais, neste momento, Senador Elcio Alvares e Senador José Ignácio Ferreira, um documento, a "Carta de Domingos Martins", contendo reivindicações ou aspirações que a região pretende sejam apoiadas por essas autoridades federais e estaduais.

No intervalo que se dará a seguir, teremos uma apresentação do Grupo Folclórico de Domingos Martins. O intervalo será de dez minutos para o **coffee-break**, que será ao lado, mas a saída será por aquele acesso e não por aqui.

Os debatedores que estão presentes, Professor Celso Perota(?), Professor Watson Monteiro, Professor Mário Petrock(?), Professora Renata Diniz, Professor Robson Sarmento, devem lembrar que, no convite respectivo, há uma menção a que suas participações se referem ao primeiro ou ao segundo painel. Porém, qualquer intervenção se dará no segundo painel. Ou seja, eles atuarão no segundo painel, ainda que se refira ao primeiro. Por isso, ao recompor a Mesa do segundo painel, teremos todos os expositores que acabam de nos brindar com suas conferências.

Posto isso, devolvo a palavra à Presidência da Mesa.

O SR. PRESIDENTE ( ) - Como o Professor Simões já anunciou, registramos a presença do Dr. José Carlos e do nosso eminente Senador da República e Líder do Governo, Senador Elcio Alvares, pela importância e o significado todo especial que S. Exª tem para nós, para Domingos Martins, para o povo capixaba, para o Estado do Espírito Santo como um todo.

Antes do **coffee break**, gostaríamos de ouvir um breve pronunciamento do Dr. José Carlos e do nosso eminente Senador Elcio Alvares.

O SR. JOSÉ CARLOS - Muito obrigado, Prefeito. Senador José Ignácio, Senador Elcio Alvares, Srs. Prefeitos, Lideranças desta região, é um prazer muito grande estar aqui, em Domingos Martins, cidade que não visitava há muito tempo, uma jóia que todos nós, capixabas, temos orgulho em preservar e tornar mais brilhante a cada dia.

Esta iniciativa do Senado Federal, através do Senador José Ignácio, de discutir os rumos da região, a vocação econômica das suas atividades e do seu povo é da maior importância para o futuro que todos desejamos construir para o Espírito Santo. Parabenizo o Prefeito Luís Martins, seus companheiros e demais Lideranças da região serrana do Espírito Santo e formulo votos de que deste encontro, desta discussão, saia uma visão de futuro que seja uma visão de progresso, de crescimento e de desenvolvimento que essa região e seu povo merecem.

Muito obrigado e parabéns pela iniciativa, mais uma vez.

O SR. ELCIO ALVARES - Meus amigos, é uma imensa alegria retornar novamente a Domingos Martins, principalmente em um seminário da mais alta importância, não só para a nossa região, como para todo o Espírito Santo. Esta região central serrana tem uma força muito grande e os três temas colocados aqui - meio ambiente, turismo e desenvolvimento - devem merecer a preocupação de todos aqueles que, de uma forma ou de outra, têm intensidade na vida pública.

Domingos Martins, principalmente, que é a sede do nosso encontro, mas também todos os municípios limítrofes têm que proclamar, efetivamente, a necessidade da efetivação de uma política séria, porque, com uma visão que antecipa um futuro extraordinário, vemos que o turismo de montanha será, indiscutivelmente, nos próximos anos, um turismo que vai merecer, no Espírito Santo, um tratamento especial.

Deste seminário vão sair várias resoluções. Tive oportunidade de acompanhar outros eventos. É, pois, um trabalho da mais alta seriedade e esta Comissão, no Senado Federal, está merecendo todo o apoio e, acima de tudo, o respeito dos Senadores.

Quero fazer um registro e, de maneira muito carinhosa, prestar um depoimento e um testemunho: o Senador José Ignácio Ferreiro tem sido uma das figuras mais brilhantes do Senado, com a preocupação constante de colocar o nosso Estado em evidência, principalmente dentro deste tema do Corredor Centro-Leste. A dedicação do Senador José Ignácio, o brilhantismo da sua inteligência e a sua persistência, no momento em que faz com que esses seminários tenham prosseguimento, cada vez mais engrandecem a sua participação na vida pública. Tenho um orgulho muito grande de ter como colega, no Senado da República, José Ignácio Ferreira. Em nível de decisões nacionais, José Ignácio tem sido um companheiro extraordinário, e na preocupação constante com o Espírito Santo, excede-se no momento em que dá a sua contribuição com o mais profundo idealismo.

Acredito, sinceramente, e estou ao lado do Prof. Geraldo Simões, que também é um idealista, que este Seminário representa o fruto de um idealismo e não há nenhum dos presentes que não seja tocado por um sentimento de construir, de fazer e de engrandecer a sua comunidade no momento em que vem participar desta reunião.

Portanto, ao meu querido Prefeito Pedrinho, que está realizando um trabalho muito sério em Domingos Martins, a todos os Prefeitos aqui presentes, aos Vereadores e às Lideranças comunitárias, endereço o meu abraço e reitero, nesta oportunidade, que temos que fazer do Espírito Santo uma obra comum voltada para todos. O Espírito Santo não pode mais admitir projetos pessoais. O Espírito Santo tem que ser discutido em comunidade e em grupo. E no momento em que esses seminários consolidam essa filosofia, julgo-me feliz, como Senador representante do meu Estado, de ver que estamos dando um passo à frente e conquistando uma etapa que é fundamental para que possamos, no futuro, construir o Estado que todos almejamos.

Meus cumprimentos aos organizadores do Seminário e, de uma maneira especial, ao Prof. Geraldo Simões e toda a sua equipe. Reitero, ainda, a minha admiração permanente ao Senador José Ignácio Ferreira, que é indiscutivelmente um dos melhores Senadores que temos hoje a nível nacional. Por fim, de uma forma especial, abraço a todos aqueles deste Município na pessoa do Prefeito Pedrinho, abraço a todos os Prefeitos e Vereadores que estão aqui, reiterando, nesta oportunidade, minha confiança e minha fé no destino do Espírito Santo. Temos que ser otimistas e acreditar na nossa terra da promissão e reiterar, em eventos como este, uma profissão de fé que é imperativa da nossa própria consciência.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE ( ) - Está suspensa a reunião. Neste primeiro painel, encerra-se esta parte e está aberto o período do **coffee break**. Para isso, sairemos por lá.

(Pausa)

O SR. - Devo um esclarecimento à Drª Sandra Maria Ferraz Steli(?), que iria falar sobre o tema "A integração e a diversificação da economia estadual e o Corredor Centro-Leste de negócios", que é uma das linhas que formam este seminário, ou seja, de interiorizar os temas do Corredor Centro-Leste, entre outros que interessam ao desenvolvimento ou ao processo de desenvolvimento do Estado. A Drª Sandra vem de um recente acidente fora do Estado e está com uma imobilização física do braço direito e tem hoje umas

infiltrações, ou seja, está com uma grande dificuldade de desenvolver suas atividades normais. Assim, solicitou que recebêssemos, para a mesma exposição, porque divide com ela essa linha de trabalho no Corredor Centro-Leste de exportação, o Dr. Celso Pimentel, a quem tive o prazer, na Universidade Federal do Espírito Santo, de ter não diria como aluno, mas como colega que, naquela circunstância, estava nos ajudando a empreender a busca de conhecimentos. Apenas, por circunstância, eu era dito professor, mas o Dr. Celso Pimentel tem muito mais títulos do que aqueles que a Universidade Federal pudesse ter dado a ele. Tem pós-graduação em Comércio Internacional, assessora nessa área, e lida, como ninguém, como profissional, sendo professor do curso de pós-graduação da Universidade Federal do Espírito Santo tanto na área de Engenharia, que mantém um curso sobre Corredor Centro-Leste, dos quais alunos e professores se encontram presentes aqui, no que agradeço a todos, como também faz parte da pós-graduação em Comércio Exterior do nosso curso de Economia.

O Dr. Paraguaçu, como já disse, é Coordenador Nacional para o Ministério do Meio Ambiente em Ecoturismo, o que dispensa mais referências para quem sabe como é exercer esse cargo em uma área tão nobre, e representa o Exmº Sr. Ministro do Meio Ambiente.

O Dr. Roberto (?), colega de área de interesse, é Presidente da Associação Brasileira de Ecoturismo.

Explico também a feliz convergência da presença de ambos: em se tratando de um tema tão importante para o próprio Ministro, S, Exª, considerando de vital importância a participação do Ministério do Meio Ambiente e não podendo ele próprio comparecer ao evento, destacou quem de melhor poderia indicar na área pertinente ao evento em matéria de temas e especialidades.

Apenas peço aos colegas um esforço comum, pois a projeção original era de 35 minutos para cada exposição. Entretanto, nesta circunstância, não temos como não elastecer essa previsão, mas limitaremos mesmo assim a 20 minutos para cada, certamente prorrogáveis por mais dois ou três minutos, desde que não se sacrifique a linha de exposição.

Ambos os expositores são experimentados e certamente farão jus ao tempo e ao conteúdo que lhes está encomendado.

O nosso amigo coestaduano e especialista em meio ambiente, Almir Bressant, dispensa apresentação. Ele não é um Dom Quixote, porque o tema do meio ambiente não o deixa sozinho, todos estamos envolvidos de alguma maneira: muitas vezes, como estudiosos do tema; outras vezes, como curiosos ou como empreendedores concretos, como é o caso do aqui presente Roberto Anselmo Castro, que tem lá a sua experiência prática nessa questão ambiental; outras vezes ainda como instituição mais ampla, como é a Aracruz Celulose, representada nesta Mesa. Enfim, meio ambiente não deixa Almir Bressant sozinho, mas ele, sem dúvida, destaca-se nessa temática em nosso Estado, sendo ex-Secretário de Meio Ambiente e ainda consultor na área.

Passo a palavra, imaginando que dividirão da maneira que melhor lhes aprouver, aos Drs. Paraguaçu e Roberto Mourão, para sua exposição sobre a política de meio ambiente e desenvolvimento turístico, no que expressarão a sua opinião e, de certa maneira, uma linha da política do Ministério do Meio Ambiente.

O SR. ALDENIR PARAGUAÇU - Senhoras e senhores, boa tarde. Gostaria, em primeiro lugar, de pedir desculpas em nome do Ministro do Meio Ambiente, que ficou muito honrado com o convite, mas, em razão de compromissos anteriores, está impedido de estar presente neste evento.

Queria cumprimentar os organizadores pela idéia e iniciativa e dizer que, pela experiência que tenho de rodar este País, se cada Estado brasileiro estivesse pondo em prática experiências como esta, certamente estaríamos já superando uma série de dificuldades que vivemos ainda hoje.

Queria apresentar o Dr. Roberto Mourão, que é um especialista em ecoturismo. É nosso consultor, é Presidente da Associação Brasileira de Ecoturismo, e é membro efetivo do Grupo de Trabalho Nacional de Ecoturismo, que tenho a honra e o prazer de coordenar. Ele fará uma rápida apresentação tentando nivelar a questão do ecoturismo, principalmente com o cuidado que temos tido, na medida em que esse segmento do turismo surgiu no Brasil com uma força muito grande, levando, lamentavelmente, algumas pessoas e até autoridades a acreditarem que o ecoturismo é a nova maravilha curativa que serve para todos os males, e não é bem assim.

Então, gostaríamos que o Dr. Roberto fizesse primeiro um nivelamento a respeito do tema e depois completarei, informando quais são as iniciativas que o Governo está adotando a respeito desse assunto, que é de interesse planetário, até para que ele não fique como ficou o nosso dançarino (?) ainda há pouco, fora da dança e com a vassoura na mão, recolhendo o lixo. É essa a nossa idéia para que o Brasil seja um País participante, até porque é um dos poucos países do mundo que detém uma potencialidade, em termos de atrativos, extraordinária. Alguns atrativos de que o Brasil dispõe são únicos no Planeta, e acreditamos que, com isso, o País possa fazer com que a sociedade brasileira se aproprie de mais essa atividade geradora de emprego e renda.

Dr. Roberto, por favor.

O DR. ROBERTO MOURÃO - Muito obrigado. Já conheço algumas pessoas aqui. É a terceira vez que venho ao Espírito Santo como profissional. Quero agradecer o convite e a oportunidade de passar algumas informações e um pouco da experiência que temos na parte de ecoturismo.

Vou fazer rapidamente a colocação de alguns conceitos e depois vou falar um pouco de como estamos fazendo o planejamento e o desenvolvimento do ecoturismo. Tenho alguma coisa escrita, de modo que, se alguém estiver mais interessado nas coisas que vou falar aqui, rapidamente posso tirar uma cópia e entregar para a comissão, para poder ser reproduzido para quem tiver um interesse um pouco mais forte.

Em primeiro lugar, queria colocar para vocês que entendemos que todo turismo deveria ser sustentável. Fazemos uma brincadeira dizendo que é ecoturismo sustentável. Na realidade, entendemos que ecoturismo é o turismo sustentável. As pessoas hoje em dia falam mais e mais nesses critérios de sustentabilidade, que temos aplicado no trabalho que temos feito na Amazônia, no Pantanal, e agora um pouco também na Mata Atlântica.

Esse é o panorama que normalmente as pessoas vêem. Normalmente, nas palestras que dou, nos trabalhos que temos feito, chamo a pessoa para vir ver o ecoturismo. Talvez essa maçã aí, mais próxima do solo, seja mais fácil de ser alcançada, mas o panorama é muito maior. Temos que ver que a árvore do turismo é dividida em vários segmentos e esses segmentos vão ter tratamentos diferentes. Vou pegar o nosso exemplo aqui e desmembrar, analisar alguns segmentos dele e como podem trabalhar, principalmente para saber que ecoturismo é simplesmente um segmento. Da mesma forma, escutamos aí que turismo rural é a salvação da lavoura, e não é bem assim.

Primeiro, temos que estar conscientes que o ecoturismo não vai resolver o problema de todo mundo. Ecoturismo é uma atividade econômica que vai ter que ser muitas vezes associada a outras atividades que já existem numa região, e trabalha sobretudo duas matérias-primas: o patrimônio cultural e o patrimônio ambiental da região onde ele está trabalhando. Muitas vezes também falamos da parte ambiental, do patrimônio cênico de um determinado local.

Em 1994, já com o Ministério do Meio Ambiente, começamos a analisar o cenário do ecoturismo e o resultado dessa análise foi discutido com alguns profissionais do próprio Governo, algumas organizações não-governamentais. Então, esse documento vai ser depois mostrado e vamos falar em detalhe sobre ele. Está inclusive disponível na Internet.

Estamos trabalhando nos últimos anos, desde 1994, nesse mapeamento inicial que foi feito, onde foram traçadas algumas diretrizes, sempre nos balizando por um planejamento que foi feito, até meio confuso da nossa parte, no primeiro momento, mas que enxergou, em 1994, que o ecoturismo estava desordenado e desarticulado. Todas as ações que passamos a trabalhar a partir daí foram no sentido de articular e ordenar. E todos os trabalhos que estão sendo feitos como prioridades, na medida em que vamos desenvolvendo o conhecimento e sabendo o cenário de outras regiões do Brasil, estão sendo sempre direcionados no ordenamento e articulação.

Se quisermos entender a questão da sustentabilidade aplicada ao ecoturismo, temos que primeiro saber que toda atividade turística tem um custo ambiental ou cultural. Na medida em que vamos induzir fluxos, vamos induzir pessoas a irem visitar um determinado local do País, em alguma parte do mundo, vamos estar tendendo a gerar impactos. Esses impactos podem ser positivos, que é o que normalmente queremos, que seriam benefícios para comunidades locais, para comunidades regionais - benefício de quem está pagando uma viagem para ir para lá -, como também vamos ter que estar alertas à questão dos impactos que podem vir a surgir desse fluxo de visitantes.

Entendemos também que essa sustentabilidade se faz num plano em que tem que haver um diálogo e uma certa harmonia nesses cinco elementos que achamos fundamental.

Em primeiro lugar, estamos falando de turismo, de ecoturismo, que é uma atividade comercial. Na medida em que vamos fazer uma atividade comercial, temos que pensar, em primeiro lugar, em ganhar dinheiro. Então, vamos pegar um atrativo cultural de uma região e vamos pensar em ganhar dinheiro com isso. Às vezes, é uma postura capitalista, num primeiro momento, porque, se não pensamos dessa maneira, não estamos fazendo turismo, estamos

fazendo uma ação entre amigos, que vão se reunir para visitar um rio, uma cachoeira ou uma determinada cidade.

Então, em primeiro lugar, esses cinco elementos tendem muitas vezes a se desequilibrarem. Se você tiver um empresário muito interessado nos resultados econômicos, ele vai desequilibrar esse diálogo no sentido do resultado econômico. Mas temos que pensar na satisfação da comunidade local e da comunidade visitante, que é o turista, que é o nosso cliente, e temos que pensar sobretudo nos impactos que podem ocorrer no meio ambiente ou na parte cultural.

O que seria um produto turístico? O que vamos colocar na nossa prateleira para vender? De onde parte aquilo? Tomarei, como exemplo, a parte ambiental, mas pode servir também a parte cultural. Digamos que temos uma mata onde existe uma família de aves, um conjunto de aves que nos interessa observar. Precisamos de infra-estrutura, de serviços de transporte, de alimentação, de guias para a condução de pessoas. Podemos ter atividades secundárias, não necessariamente menos importantes, a fim de poder observar esse atrativo, e que muitas vezes podem ser também atividades de lazer associadas ao seu atrativo...

ANEXO XX

20ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

IV SEMINÁRIO PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

REALIZADA EM 8 DE NOVEMBRO DE 1997
SANTA TEREZA/ES

O SR. APRESENTADOR - ...a todos os presentes pela coordenação do IV Seminário para o Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo, que acontece em Santa Tereza, neste sábado de temperatura bastante agradável. Espero que, passada a instalação dos trabalhos, com a composição da mesa, desejar que todos tenhamos uma permanência bastante agradável em todos os debates.

Cumpre-nos convidar à mesa o Exmo. Sr. Prefeito Municipal, Dr. Alcides Silvestre. (Palmas)

O Dr. Alcides Silvestre estará também presidindo os trabalhos. Por critérios que são protocolares, é a autoridade máxima presente, na medida em que temos uma dificuldade pessoal do Exmo. Sr. Governador do Estado, que, ainda agora, nem sabia que é o nosso professor, colega e presidente da (?), Secretário do Conselho de Reforma do Estado do Espírito Santo, Professor Antonio Carlos Brindeiros, Governador, que delegou ao ilustre professor a incumbência de representá-lo pelo chamo à mesa o Dr. Antônio Carlos Brindeiros, representando o Exmo. Sr. Governador do Espírito Santo, Dr. Vitor Buaiz. (Palmas.)

Temos a honra de convidar à mesa, na condição de Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, entidade que promove o Projeto Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo, convidamos o Senador José Ignácio Ferreira para assumir o seu lugar à mesa. (Palmas.)

Convidamos, ainda, representando o Exmo. Sr. Ministro da Agricultura, por S.Exa.ª pessoalmente designado para comparecer ao evento, o Assessor de Politica Agrícola do Ministério da Agricultura, Dr. Paulo Cruz Valério Borges. (Palmas.)

Convidamos o Exmo. Sr. Prefeito de São Roque do Canaã, que já está presente, a fazer parte da mesa. É um dos conhecidos diretamente envolvidos no Seminário. (Palmas.)

Convidamos o Sr. Presidente da Federação da Agricultura do Estado do Espírito Santo, Dr. (?) Barbosa de Menezes. (Palmas.)

Convidamos à mesa o Sr. Ariovaldo, na qualidade de representante da Embratur, o Exmo. Sr. Paulo Nunes, Presidente da Câmara Municipal de Santa Teresa; o representante do Ministério da Educação e do Desporto, Delegado do MEC no Estado do Espírito Santo, Dr. Lélio Satler(?) (Palmas)

Quero registrar que se encontram no recinto os expositores convidados, inclusive de outros Estados, especialistas na matéria enfatizada e que é destaque neste cenário, a agropecuária. Refiro especialmente o Professor e Dr. Roberto Fassarela (?), do Centro Agropecuário da UFES, em Alegre; o Professor e Dr. em Economia Rural, José Geraldo Araújo, da Universidade Federal de Viçosa; o Dr. José Aires Ventura, especialista dos mais renomados em biologia molecular, a quem convido à mesa na condição de Diretor-Técnico da Emcapa e também expositor. (Palmas)

O Professor Antônio Carlos Medeiros é expositor e já se encontra à mesa. Convido, como Diretor da Escola Agrotécnica, que se faz representar pelos seus professores e alunos, o Professor Marcos Vinicius. (Palmas)

Convido à mesa, representando o Prefeito de Santa Leopoldina, o Dr. Fernando Castro Rocha, Presidente da Câmara Municipal de Santa Leopoldina. (Palmas)

Convido a Exmª Srª Vice-Prefeita de Vitória, Drª Luzia Toledo para fazer-se presente à Mesa. (Palmas)

Os senhores prefeitos dos municípios participantes desta Região Central-Serrana 2 ou seus representantes, que ainda não se encontram presentes, têm o seu lugar reservado. Os senhores secretários municipais considerem-se convidados à mesa.

Passo a palavra e a presidência dos trabalhos ao Prefeito Municipal de Santa Teresa, o Sr. Alcides Silvestre.

O SR. ALCIDES SILVESTRE - Quero saudar a todos os participantes e declarar aberto este IV Seminário.

Passo a palavra ao nosso coordenador.

O SR. COORDENADOR - Fiquemos todos de pé para ouvirmos a execução do Hino Nacional pela banda local.

(Execução do Hino Nacional)

O SR. COORDENADOR - Com a palavra o Dr. Antônio Carlos Medeiros, representante do Exmo. Sr. Governador do Estado..

O SR. ANTÔNIO CARLOS MEDEIROS. - Bom-dia a todos!

Gostaria de saudar o Senador José Ignácio Ferreira, os Prefeitos Alcides Silvestre e Etevaldo Rolde(?), a nossa Vice-Prefeita, Luzia Toledo, Dr. Paulo Nunes, demais autoridades componentes da Mesa.

O nosso Governador Vitor Buaiz teve um imprevisto de última hora e me pediu que o representasse neste evento e lesse o discurso que ele havia preparado para fazer aqui, o que farei, pedindo licença à Mesa e aos presentes.

"É com alegria que venho à região serrana, neste sábado, para participar da abertura de mais um seminário sobre o desenvolvimento do Espírito Santo. A par do esforço para equacionar os problemas mais prementes da administração do Estado, a questão do desenvolvimento sustentável da nossa economia tem sido justamente o tema central do meu Governo. O saneamento das finanças públicas é a base do trabalho que estamos realizando, mas não iremos longe se pensarmos apenas em colocar a Casa em ordem. Para sair realmente da crise, que não está restrita ao nosso território, mas é generalizada, o único caminho é promover o crescimento da economia. Só o desenvolvimento é capaz de gerar renda, emprego e tributos. Dificilmente encontraremos melhor cenário do que a serra para focalizar o novo papel do Estado diante das questões suscitadas pelo desenvolvimento. Aqui começou a verdadeira integração econômica do Espírito Santo, há mais de um século, com a chegada do café.

COMISSÃO ESPECIAL E DE INFR

Aqui, a garra do emigrante e de seus descendentes vem sustentando, há várias décadas, uma aposta vitoriosa nas atividades agrícolas. Desde o princípio, a população desta região compreendeu que o verdadeiro desenvolvimento não é dádiva de governos, mas fruto de formas criativas de trabalho que hoje são reconhecidas em todo o mundo como eficientes e promissoras. Refiro-me às parcerias, aos mutirões, ao cooperativismo e tantas formas de esforço comunitário. O "pegar junto" é uma especialidade das comunidades do interior.

Neste momento crucial da história da humanidade, quando o mundo inteiro questiona profundamente o papel dos Governos, revê a missão estratégica das empresas e procura modificar as relações entre capital e trabalho, é reconfortante saber que há, no interior do Espírito Santo, um grande manancial de experiências, das quais podemos tirar excelentes lições.

Cada uma dessas cidades da região serrana foi pólo das nossas riquezas agrícolas. A despeito das grandes mudanças ocorridas na economia, nenhuma delas abandonou o eixo das atividades primárias. Todas as cidade serranas, sem exceção, correram o risco do esvaziamento econômico durante a grande crise da cafeicultura nos anos 60. Quase todas perderam capital e transferiram parte de sua população para os centros urbanos, que cresceram com a industrialização. No entanto, elas souberam buscar soluções competitivas nesse mundo em grande transformação. Que bela lição para todos, governantes e cidadãos.

Precisamos aprender com a história econômica da região serrana, que além de manter o foco na cafeicultura, vem explorando alternativas de crescimento na fruticultura, na olericultura, na silvicultura, na agroindústria e no turismo.

O Governo do Estado vê com bons olhos essas iniciativas. São iniciativas assim que dão substância à prosperidade de muitas regiões, especialmente em países da Europa, onde estivemos recentemente em busca do indispensável intercâmbio econômico exigido pela globalização dos mercados.

O modelo de desenvolvimento sustentado da economia que estamos articulando por meio dos chamados projetos estruturantes, tocados pela Agência de Desenvolvimento do Espírito Santo, sobretudo nos setores de energia, portos e logística do comércio exterior, conta receber investimentos externos que serão bem-vindos, desde que não exijam concessões irrealistas. No entanto, mesmo buscando a integração com regiões, países e blocos econômicos distantes, não perdemos de vista que podemos alcançar uma qualidade superior de progresso por meio dos capitais locais, a partir da integração com os vizinhos mais próximos e mediante aprendizado com quem estiver mais adiantado dentro ou fora do Brasil.

Nesse sentido, o fortalecimento da infra-estrutura do Espírito Santo abre um amplo leque de possibilidades para diversos segmentos econômicos, como a cafeicultura, a fruticultura, a olericultura, a agroindústria e o turismo, desde que estejamos todos dispostos a dar os passos necessários à modernização tecnológica do campo aos portos, da serra ao mar, para chegar aos mercados com qualidade e competitividade.

Estamos vivendo um momento novo em que o Estado redefine seus papéis diante da sociedade. Está morrendo o Estado paternalista, assistencialista e clientelista; está nascendo o Estado que articula, promove e induz. Não cabe ao Estado proteger o empreendedor individualmente, mas promover políticas que viabilizem o maior número de empreendimentos. Esse novo papel está sendo desenhado em todos os níveis da Administração Pública. A iniciativa privada também precisa encarar as responsabilidades decorrentes dessa mudança. Por isso, é fundamental trocarmos idéias, impressões, experiências.

Que este Seminário, portanto, ajude o Espírito Santo a avançar para um novo patamar de desenvolvimento.

Essas são as palavras do Sr. Governador do Estado, que transmito a todos. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. COORDENADOR - Passamos a palavra ao Exmo Sr. José Ignácio Ferreira, Presidente da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste de Exportação, que promove o Projeto Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Quero saudar, inicialmente, o representante do Sr. Ministro da Agricultura, o Sr. Paulo Borges; o representante do Sr. Governador do Estado, Dr. Antônio Carlos Medeiros, que é também Presidente da Aderes; o nosso Prefeito Municipal de Santa Tereza, que com tanto carinho e eficiência nos acolhe aqui hoje, Dr. Alcides Silvestre.

Convido para compor a Mesa, por indicação do Prof. Geraldo Simões, o Prefeito de Laranja-da-Terra. (Palmas) Saúdo também o nosso Prefeito Etevaldo, o nosso Dinho, de São Roque; a nossa Vice-Prefeita de Vitória, Drª Luzia Toledo; o Dr. Níder Barbosa de Menezes, Presidente da Federação da Agricultura do Espírito Santo, representando também a sua esposa, a Deputada Federal Etevalda Grassi de Menezes; o Prof. Lésio Sáter, Delegado do MEC no Espírito Santo; o Dr. Areovaldo Quália, representante da Embratur; o Dr. José Aires Ventura, Diretor Técnico da Encape; os Srs. Secretários Municipais; os Srs. Expositores; os Srs. Debatedores; o ex-Prefeito de Santa Tereza, o Dr. Gilson, que vi há pouco aqui entre nós; o Vice-Prefeito de São Roque; o Presidente da Câmara de Laranja-da-Terra; Vice-Prefeitos; Vereadores dos Municípios que formam essa região:

Quero, em especial, fazer uma saudação à Banda Maestro Mário Salviato. Lamento que eles não estejam aqui, mas quero homenageá-los. Tenho assistido, e é natural, a inúmeras execuções do Hino Nacional: devo dizer que vi aqui hoje uma excelente apresentação dessa banda. Inclusive, disse ao Sr. Prefeito, que estou disponível e disposto a ajudá-la, para melhorar o instrumental, no que for preciso - e já temos até a fórmula. Se bem que a execução de hoje me revela que essa banda realmente está muito boa.

Já me referi a vereadores e vereadoras. Estou vendo aqui duas vereadoras e vereadores de Itarana, de São Roque, Santa Leopoldina, de municípios que formam essa região. Saúdo a todos. Abrindo objetivamente nosso trabalhos, juntamente com o representante do Sr. Governador, informo a vocês que o que está acontecendo aqui é o desdobramento de todo um esforço que foi feito de exame da realidade desse chamado Corredor que parte do Espírito Santo e vai até Brasília. E que corredor é esse? Ele abrange os Estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Tocantins e Distrito Federal. Há uma espinha dorsal que corre ao longo desse espaço, os trilhos da Estrada de Ferro Vitória-Minas, hoje privatizada Vale do Rio Doce, até Belo Horizonte, e dali para cima, da Rede Ferroviária Federal. São 660 Km do Espírito Santo até Belo Horizonte e depois mais 1.200 Km que vão alcançar Brasília. Na verdade, são quase 2.000 Km que formam uma espinha dorsal, ligando esses Estados até chegar aqui, pegando esse quadrilátero de cerca de 2 milhões de Km2, quase ¼ do território brasileiro, e desembocando nos portos do Espírito Santo. Esse corredor é que está sendo estudado.

O que está ocorrendo agora já ocorreu em Goiás, em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e em vários pontos do Estado do Espírito Santo. Já fizemos vários seminários desse porte. Um, que durou duas semanas, fizemos em Vitória, outro em Colatina, outro em Guarapari, outro em Domingos Martins e esse de agora. Na verdade, a região serrana do Espírito Santo está sendo examinada em dois momentos, no seminário anterior, que ficou sediado em Domingos Martins e nesse agora sediado em Santa Teresa. Quer dizer, o que objetivamos? Estudar toda essa realidade que desemboca no Espírito Santo. Como estamos no Espírito Santo, estamos falando da nossa realidade.

O Espírito Santo é esse retângulo gostoso situado no meio da costa brasileira, que, em termos de espaço, Estado nenhum tem essa realidade. Liga-se ao Nordeste, ao restante do Sudeste, ao Sul, via Rio-São Paulo e penetra fundo no ventre do Brasil, através dessa ferrovia a que me referi e que, realmente, faz do Espírito Santo um Estado a que nenhum outro do País se assemelha - quer dizer, toda essa realidade espacial. O Espírito Santo, na verdade, só não se liga com o Norte do País. Liga-se com toda a hinterlândia deste País. É um Estado que está pronto para viver a realidade que o Brasil vive hoje, a realidade de sintonia com o mundo que se globaliza, cuja a economia se mundializa.

O Brasil caminha para cada vez mais se tornar aderente dessa realidade, e o Espírito Santo, dentre os Estados brasileiros é o melhor situado para viver essa realidade, com o nosso complexo portuário, que, a rigor, é o maior e melhor complexo portuário do hemisfério sul, não só da América do Sul. Quer dizer, temos quase todas as nossas sedes municipais no Espírito Santo, ligadas por asfalto à capital. Temos esse eixo ferroviário que desemboca no Espírito Santo, temos esse complexo portuário notável, temos uma infra-estrutura de telecomunicação que estado nenhum no Brasil tem. Trata-se de um Estado

pequeno, portanto, teve condições de se preparar e nós tivemos uma oportunidade, quando passamos pela Presidência da Telebrás, e estamos caminhando para levar a telefonia celular, por exemplo, para todos os Municípios do Espírito Santo. Estamos cobrindo com fibra ótica os principais eixos do território do Espírito Santo. E vamos fazer isso em todo o Estado. Isso é importantíssimo para ligar o Espírito Santo ao restante do Brasil e ao mundo.

Pouca gente sabe que uma pessoa chega hoje em Colatina e pode fazer um eletro como se o seu médico estivesse ali, e, na verdade, esse médico pode estar em São Paulo ou em Nova Iorque, ou em Cleveland nos Estados Unidos. Para isso basta que haja a ligação da fibra ótica com o hospital, porque pode fazer isso como hoje já se faz em Campo Grande, em Vitória. Utilizando a fibra ótica, o sujeito faz um eletrocardiograma com o médico em São Paulo.

Alguns dizem que não sabiam que isso já estava acontecendo. Na verdade, é muito mais. As pessoas não conseguiriam, ainda que tentassem, deter o futuro do Estado. O Espírito Santo só pode ficar entre o bom e o ótimo. Se ficar tudo ruim, o Espírito Santo está bom. Na verdade, isso se deve a uma peculiaridade nossa. São todos esses fatores a que me referi, além de algo também muito importante a que referiu o eminente Dr. Antonio Carlos Medeiros.

Durante 300 anos, ficamos meio relegados ao deus-dará, porque, nesse período, não pudemos desmatar o território do Estado. A Coroa portuguesa não queria que se saísse das Minas Gerais e se chegasse ao oceano. Então, não se podia fazer nada para facilitar a saída das Minas Gerais ou a chegada pelo mar até as Minas Gerais. O Espírito Santo ficou como uma espécie de muro.

No século XIX, começou a imigração. O Dr. Antonio Carlos Medeiros se referiu bem quando falou sobre a imigração. Os alemãs, inicialmente, em 1847 - estamos comemorando 150 anos de colonização alemã - chegaram, subiram pela bacia do rio Jucu e foram se situar naquela região de Domingos Martins, povoando-a. Os italianos vieram logo depois. A presença do colono europeu, com as terras bem distribuídas, vem repercutir hoje na ausência de conflitos maiores de natureza fundiária. O Espírito Santo tem poucas propriedades grandes, porque é bem distribuído em termos fundiários.

Há uma experiência que foi feita aqui em Santa Teresa e trazemos para os tempos atuais. Gostaríamos muito que isso pudesse ser repetido em vários Municípios do Espírito Santo. O que aconteceu aqui em Santa Teresa? Eu sempre cito isso. Num determinado dia, um prefeito, o Valdir, sabendo, pelo zoneamento econômico e ecológico que tinha em mão, da vocação do chão de Santa Teresa, resolveu fazer uma diversificação em termos de fruticultura. Pegou alguns proprietários rurais e levou-os de ônibus a São Paulo para um pólo de fruticultura, com um técnico da Emater. Voltaram de lá com aqueles clones de goiaba no colo e plantaram aqui.

O que está acontecendo no Espírito Santo? Outro dia, assistindo o Globo Rural, vi um sujeito mostrando o que foi feito em Santa Teresa em termos de diversificação de cultura. A goiaba se implantou aqui. Hoje, colhe-se goiaba com mais de um quilo. Eu estava espantado vendo isso acontecer aqui, feliz da vida e vendo também que trouxeram a fábrica de goiabada Vera, de Limoso do Sul para Santa Teresa.

Resolvi presentear as autoridades da República do Brasil com essa goiabada Vera e mandei uma cartinha para cada um, desde o Presidente da República a todos os Ministros e Ministros de Tribunais Superiores. Encomendei essas caixinhas e mandei. Vocês precisam ver o que recebi em cartas de agradecimento. Teve gente que dizia o seguinte: "Tenho vontade de ajoelhar e agradecer a Deus porque estou comendo uma coisa tão gostosa como essa. Uma goiaba cultivada sem agrotóxico. A goiabada seria fabricada sem nenhum aditivo, o que nos daria orgulho.

Gostaria muito - e a partir da existência do Porto de Riacho essas coisas vão se tornar possível - de ver o Espírito Santo com cada Município produzindo um tipo de fruta. Isso será possível a partir de uma frente nova que estamos abrindo agora - a Bancada Federal, o Governo do Estado, está aqui o Dr. Antônio Carlos Medeiros, os Municípios envolvidos naquela Região - para fazer com que o Porto de Riacho, que será construído ali, seja um grande porto, orgulho do Espírito Santo e do Brasil. Pretendemos movimentar ali um milhão de contêineres por ano. Hoje, o Brasil todo movimenta 900 mil contêineres por ano. O Espírito Santo poderá ter, em Riacho, um grande porto destinado a movimentar cerca de um milhão de contêineres por ano.

Isso será um estímulo enorme aos 77 Municípios do Espírito Santo, para que acelerem sua produção, que será escoada pela janela oceânica do Porto de Riacho. E mais, um grande estímulo para que, ao longo dessa ferrovia onde está o Corredor, surja um pólo de adensamento econômico que desemboque na ferrovia e venha a sair na janela oceânica de Riacho e em outras janelas oceânicas que temos no Espírito Santo.

Hoje é um dia importante para a região serrana, para o Espírito Santo, porque estamos refletindo sobre a nossa realidade econômica, sobre as potencialidades do Estado e sobre o futuro do Espírito Santo. O Espírito Santo é um Estado condenado ao êxito; se Deus quiser, ele virá. Essa é uma realidade que estamos construindo com os esforços da Bancada Federal, os três Senadores - Elcio Alvares, José Ignácio e Gerson Camata - e todos os Deputados Federais, as forças econômicas do Estado, o Governo do Estado e o Governo Federal. Se Deus quiser, daremos ao Espírito Santo o futuro que ele merece. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. (Não identificado) - Ao início, já havíamos comentado a presença do Prefeito de Santa Rita, a quem convidamos para compor a Mesa. (Palmas) Convido também o Vice-Prefeito de Santa Tereza, Dr. Nassif, a primeira pessoa a estimular a idéia de fazermos de Santa Tereza a sede de nosso Seminário.

Antes de passar a palavra à Presidência, para saudação em nome da Cidade anfitriã, cumpre-nos destacar que Laranja-da-Terra está representada pelo seu Prefeito Valdomiro, o Vice-Prefeito José Paulo Scarpa, pelos vereadores Cláudio Arnani, Arnaldo Seibel, Sebastião Scarpa, Joel Dias e o Dr. Nolasco de Abreu, assessor da Câmara, e por vários de seus secretários municipais. De Santa Leopoldina, além do representante do Prefeito, Dr. Fernando Castro Rocha, estão aqui o Vice-Presidente da Câmara, Ronaldo Martins Prudêncio, e diversos de seus secretários estaduais.

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQU

Santa Tereza, como sede, está com vários de seus vereadores; Maria José, que nos dá uma assessoria e divide conosco a coordenação desde a primeira reunião de organização deste IV Seminário, há quatro semanas. Outros vereadores estão presentes: Dr. Silvério, Antônio Ângelo, Solimar Ernesto Melo, Sebastião Edelso Fadi acham-se presentes, e nós os saudamos.

O professor Ricardo Santos, que nos reforça na coordenação e na organização deste seminário desde o começo, é expositor, e não fizemos referência a ele no início dos trabalhos.

Destaco a presença da esposa do Senador José Ignácio Ferreira, Drª Maria Helena Ferreira, Presidente da Comissão do Corredor Centro Leste, que se deslocou de Brasília e está prestigiando este evento.

O professor Watson Monteiro, presidente de nosso seminário, sempre estimulando a presença de seus colegas da FAES e de seus alunos.

Sandra ?, diretora-presidente do Centro Acadêmico da Faculdade Turismo de Guarapari, muito ativa na mobilização dos interessados em participar dos seminários.

O professor Marcos Tadeu Rosa encontra-se presente e é um dos debatedores.

Tantas são as presenças, que cometemos, inevitavelmente, omissões, mas agradecemos a presença de todos.

Enfim, passamos a palavra ao Presidente dos trabalhos, nosso Prefeito Municipal Alcides Silvestre, para uma saudação aos participantes.

O SR. ALCIDES SILVESTRE - Quero saudar a Mesa, em nome do Senador da República José Ignácio Ferreira, meus colegas Prefeitos, Vice-Prefeitos, demais membros da Mesa, Srs. Vereadores, Presidentes de Câmaras e demais autoridades, senhoras e senhores, hoje Santa Teresa alegra-se por estarmos realizando este encontro, para nós motivo de orgulho e satisfação. Esperamos que este IV Seminário venha a nos proporcionar grande êxito.

Quero agradecer a presença de todos e dar-lhes as boas-vindas. Santa Teresa os recebe de braços abertos. Que todos se sintam em casa.

Muito obrigado.

O SR. (Não identificado) - Antes de desfazer-se esta Mesa, que é de instalação, comporemos a Mesa do primeiro painel.

O Seminário programou agraciar algumas personalidades empreendedoras, estimuladoras de atividades que interessam à região. Um dos distinguidos é o Dr. (?) Barbosa de Menezes. Solicito ao Senador José Ignácio Ferreira que passe ao eminente Presidente da Federação dos Agricultores do Estado do Espírito Santo o diploma de mérito em desenvolvimento agrícola, pela militância do Dr. Barbosa de Menezes no setor. Neste Seminário, mas há outro distinguido que não está presente neste momento e que nos adiantou que está chegando para o segundo painel. É o Sr. Otacílio de José Costa e Filho, que traz uma experiência de criação de qualidade tal na área de produção palmiteira que levou a um programa de expressão nacional, sendo designado o selo de qualidade do palmito. Na verdade, o que se pretende com o documento que vai ser entregue adiante em uma reunião entre Prefeitos e Presidentes de Câmaras Municipais relativa a este Seminário, entre outras reivindicações, é que se trate sistematicamente, da mesma sorte, da produção de bens e serviços da região e que se chegue a um selo de qualidade serrana da produção local.

Passo ao Senador a incumbência de entregar ao Sr. Níder Barbosa de Menezes, Presidente da Federação da Agricultura, uma distinção: o diploma do mérito do desenvolvimento agrícola. (Palmas)

Fizemos referência aos demais e não podemos deixar de destacar que, além de São Roque do Canaã, por seu Prefeito municipal, prestigiam o evento o Vereador Marcos Geraldo Guerra e o Secretário de Desenvolvimento Econômico, representante das indústrias locais, César Romero Simonassi, e a representante da Diretora da Escola de 1° e 2° Graus Davi Roude, que é a Coordenadora dessa escola, Ana Gisela Roude.

Passo a palavra, assim que desfizermos a Mesa de instalação, aos expositores que vão ser nominados. Mas, neste momento, encareço aos presentes à Mesa, mantendo-se o Sr. Presidente, o Sr. Representante do Governador do Estado, Senador José Ignácio Ferreira, e o nosso Ministro da Agricultura. Os demais componentes mostrar-se-ão à Mesa ainda, mas assumindo seus lugares na primeira fileira.

Vamos compor a Mesa do primeiro painel, convidando os expositores desse momento que tratarão exatamente do setor agropecuário do Espírito Santo. Portanto, solicito que tomem seus assentos o Professor Ricardo Santos, primeiro expositor; o Dr. José Aires Ventura já se encontra à Mesa; o Professor Roberto Fassarela, do Centro Agropecuário de Alegre, que fará parte no tema "Tecnologia e Desenvolvimento Agropecuário"; e, finalmente, o Professor José Geraldo Araújo, da Universidade Federal de Viçosa. Estejam à Mesa.

Passo a palavra ao Professor Ricardo Santos e solicito à Secretária local de Santa Tereza, Maria José, que providencie nossa operação do retroprojetor, do qual, certamente, o Professor Ricardo Santos fará uso, bem como os demais expositores.

Há uma dificuldade de caráter técnico: as transparências nesta exposição não poderão ser bem visualizadas por causa da distância permitida por este auditório. Então o Professor Ricardo Santos vai se pronunciar sem elas. Daremos logo uma informação que nem altera a ordem de exposições.

Está na programação deste Seminário, como primeira participação, a do Professor Ricardo Santos. Embora tivéssemos desde sempre a possibilidade de comparecimento do Ministro da Agricultura, S. Exa. não pôde nos confirmar a participação pessoal; apenas anteontem nos foi confirmada a vinda do Dr. Paulo Luís Valério Borges, na condição de representante do Ministro. E sendo Assessor Especial para Política Agrícola do Ministério da Agricultura, estamos entendendo que deva manifestar-se antes do primeiro expositor, fazendo uma colocação que contextualize aquilo que o Professor Ricardo Santos e os demais irão expor a seguir. Assim, transferimos a exposição do Professor Ricardo para logo a seguir à do representante do Ministério e passamos a palavra ao Dr. Paulo Luís Valério Borges, representante do Ministério da Agricultura.

O SR. PAULO LUÍS VALÉRIO BORGES - Senador José Ignácio Ferreira, coordenador deste evento como Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste; Sr. Representante do Governo do Estado; Sr. Prefeito municipal; demais autoridades presentes; senhoras e senhores:

Fui incumbido pelo Senador Arlindo Porto, Ministro da Agricultura, que não pôde participar deste evento, uma vez que se encontra viajando para Roma, onde participará de uma reunião da FAO como representante do Governo brasileiro, de dizer algumas palavras aos senhores.

Inicialmente gostaríamos de parabenizar o Senador José Ferreira pela oportunidade da realização deste evento, já que o Corredor Centro-Leste é um dos corredores que estão sendo implantados no País para diminuir o chamado custo Brasil e viabilizar a produção e a exportação principalmente dos produtos agropecuários. Esse é e será um os corredores, vamos dizer, prioritários e principais daqueles que estão sendo implantados no Brasil. Dentro do tema Política Agrícola para o Século XXI, gostaria de dizer que hoje a globalização da economia é um fato; não há mais condições de retorno. Temos que nos inserir nesse contexto mundial e, evidentemente, na busca dessa transição em que nos encontramos, para termos eficiência e eficácia na nossa participação no contexto mundial, precisamos sair da mão-de-obra barata para a mão-de-obra qualificada. Isso significa capacitação, treinamento, enfim, significa que devemos nos preocupar com a qualificação da mão-de-obra; partir da abundância dos recursos naturais, algo que sempre foi muito apregoado aqui no Brasil, para a abundância de conhecimentos técnico-científicos, ou seja, temos os recursos naturais, mas precisamos e precisaremos usá-los bem; sair das barreiras técnicas e tarifárias para processos produtivos eficientes e redução de custos internos; da exploração desordenada dos recursos naturais para respeito à biodiversidade e, a qualquer custo social e ambiental, para o desenvolvimento sustentável.

Então, entendemos que esses devem ser os paradigmas que devem nos orientar, para que possamos, evidentemente, competir com eficiência e eficácia junto às nações produtoras do mundo e nos tornarmos uma das maiores nações nesse aspecto da produção agropecuária. Digo-lhes que o Brasil é e dispõe hoje da maior reserva em termos de terras, representadas pelos cerrados, que são cerca de 80 milhões de hectares, que estão aí para serem incorporados ao processo produtivo. Evidentemente, temos que fazer isso dentro de um esquema de tecnologia e dentro dos aspectos de preservação ambiental.

Entendemos também que, para podermos chegar ao patamar que desejamos, num prazo mais curto ou mais longo, vai depender de uma série de fatores. Mas colocamos como primeiro que precisam ser desenvolvidas ações integradas permanentemente em regime de parceria, pelos Governos Federal, Estadual e Municipal, e uma participação efetiva das organizações não-governamentais, as ONGs, e outras entidades privadas representativas dos diversos segmentos da sociedade. Isso é condição *sine qua non*.

Não podemos mais desperdiçar recursos, sejam eles financeiros, humanos ou materiais. Temos que agregar esses valores. E essa agregação passa evidentemente por uma ação participativa dos Governos Federal, Estadual e Municipal e da organização dos produtores, da sociedade, no caso, sindicatos rurais, associações, cooperativas, que têm que estar presentes.

Essas ações devem ter um determinado objetivo, entre os quais assinalamos:

1 - Compatibilizar as políticas agrícola, agrária e ambiental, corrigindo as áreas de conflito hoje existentes, inclusive nos seus aspectos legais, adequando-as também aos compromissos internacionais firmados pelo País;

2 - Implantar as reformas nas áreas administrativa, tributária, fiscal e previdenciária que se fazem necessárias, para diminuir o chamado custo Brasil;

3 - Dar prioridade a investimentos de infra-estrutura física, como os corredores multimodais - e esse é um dos corredores multimodais de transporte - estradas alimentadoras, eletrificação rural, irrigação, armazenagem, instalações de agroindústrias ou indústrias no meio rural, sob o enfoque do planejamento regional. Falando nisso, quero até parabenizar este seminário que está sendo promovido aqui no Espírito Santo, porque ele já está dentro do enfoque do planejamento regional;

4 - Investir também na infra-estrutura social, nas áreas de educação, saúde e alimentação, objetivando a melhoria das condições de vida e a fixação da população rural;

5 - Manter uma política diferenciada para os pequenos produtores rurais que vivem da economia familiar, fortalecendo-os para que sejam incorporados ao processo produtivo. Nesse particular, o próprio Governo Federal lançou, dentro da política diferenciada

para os pequenos produtores, o Pronaf, o Pronaf Rural. Hoje temos o Pronaf Rápido, que foi lançado pelo Banco do Brasil, vamos lançar agora, provavelmente já na próxima semana, um Pronaf mais diferenciado ainda, que será para aqueles produtores de mais baixa renda, que serão beneficiados pelo programa. Já nesta semana, participamos em Brasília da discussão do Pronaf Agroindustrial, que será o programa destinado a financiar principalmente agroindústrias e pequenas indústrias que venham a ser implantadas no meio rural, destinadas principalmente a associações de pequenos produtores e a cooperativas de pequenos produtores, porque entendemos que o pequeno produtor só pode sobreviver se estiver associado. Então, essa associação deve ser caracterizada, representada ou por associações ou por cooperativas;

6 - Implementar o zoneamento agrícola e zoneamento ecológico e econômico no País. Já estamos implantando o zoneamento agrícola para as principais culturas, para uma série de Estados - o Espírito Santo ainda não está incluído nesse zoneamento, chamo até a atenção das autoridades aqui presentes. No Estado de São Paulo, por exemplo, o zoneamento já está implantado na Internet, para que todos aqueles que queiram implantar as principais culturas possam, via Internet, ter acesso a ele. E vamos implantá-lo em todos os Estados via Internet.

Quando se fala hoje em Internet, fala-se em investir em tecnologia de ponta. Se quisermos também estar presentes como grande país produtor, temos que fazer investimentos na área de pesquisa, de extensão, de biotecnologia, de engenharia genética e ainda nesses sistemas de informação geográfica, de posicionamento por satélite, por mapas digitais, informática aplicada, enfim, toda essa tecnologia de ponta.

Quero chamar atenção ainda para uma outra informação, quando falamos em tecnologia de ponta. O Brasil está ameaçado pela entrada da chamada mosca da carambola. Essa mosca entrou na Guiana Francesa. Então, ela só pode entrar no Brasil via Oiapoque, no Estado do Amapá. O Ministério da Agricultura já fez, e está sendo utilizado pela primeira vez, o monitoramento por satélite, através desse posicionamento do GTS, em que as iscas tóxicas estão colocadas em vários posicionamentos na Região Amazônica, para detectar a entrada dessa praga que pode atacar todas as frutíferas tropicais - e isso é uma coisa gravíssima - e dizimá-las todas.

Já estamos utilizando a tecnologia de ponta e vamos utilizá-la grandemente, num futuro próximo, para toda essa preservação, principalmente no ataque de pragas, fazendo monitoramento via satélite.

Portanto, se quisermos nos tornar, efetivamente, um país grande produtor, temos que utilizar essa tecnologia de ponta. E, volto a insistir, dentro de um esquema de planejamento participativo, de planejamento regional, porque temos diversos Brasis - nem preciso apontar o Brasil, basta apontar o Espírito Santo, que já vimos que há diferentes situações regionais. Temos que partir para um planejamento regional participativo, com a ação de todos. Com esse esquema, nós nos tornaríamos efetivamente um país de grandes produtores. Mas, a par disso, estaremos assegurando melhores condições de vida para os nossos produtores rurais.

Era isso o que eu tinha a dizer. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) - Concedo a palavra ao Professor Ricardo Santos.

O SR. RICARDO SANTOS - Srs. Componentes da mesa, senhoras e senhores, vou procurar fazer uma exposição breve. Eu tinha transparências para passar, mas, dadas as dificuldades, vamos tentar compensar a falta desse recurso audiovisual oralmente.

A minha exposição sobre o que aconteceu no Espírito Santo nos últimos trinta anos é um pouco genérica. Dificilmente, uma região passou por um processo de transformação tão intenso, tão brutal como o Estado do Espírito Santo, se o compararmos com outras regiões brasileiras inclusive. Saímos de uma agricultura primária exportadora, centrada no café e outros produtos agrícolas primários - madeira, cacau, principalmente - para a atividade industrial.

Naquela época, no início dos anos 60, 70% da nossa população morava no meio rural; hoje, essa posição se inverteu, já estamos com 75% da nossa população morando nas cidades, ou seja, houve uma inversão brutal dessa proporção, e, na passagem dessa economia primária exportadora para uma economia predominantemente urbana industrial, centrada na Grande Vitória e regiões litorâneas próximas, o crescimento do Estado foi realmente extraordinário.

O Espírito Santo cresceu sempre a taxas, nesses últimos 30 anos, mais altas do que as do resto da economia brasileira. No início dos anos 70, participávamos com 1,14% do produto brasileiro; hoje, a nossa participação é de pouco mais de 2%. Dobramos a nossa participação no total da produção de bens e serviços industriais e agrícolas que se produz no País. O Espírito Santo, com 0,5% do território, produz, hoje, 2% de todo o produto brasileiro.

Esse processo brutal de transformação levou o Estado a uma urbanização acelerada da sociedade capixaba, puxada por aquilo que, no passado, se chamava de "os grandes projetos industriais" e que marcaram muito o desenvolvimento estadual: a implantação da CST, a Aracruz, as unidades industriais da Companhia Vale do Rio Doce, a Samarco e outros projetos, que foram os responsáveis por essas mudanças.

A agricultura, nos anos 60, era responsável pela geração de mais de 40% da renda do Estado; hoje, a participação da agricultura é de 12% ou 10%. A agricultura perdeu muita participação na renda estadual. A indústria deve ter uma participação de 35% a 40%, em função desses projetos industriais de grande porte, e o setor serviços mantém uma alta proporção de 50%.

Há uma característica interessante a que temos nos reportado em nossas exposições: a natureza da economia do Estado, naquilo que diz respeito à vinculação com o comércio exterior, não se alterou. Os setores mais dinâmicos da economia do Estado têm uma forte relação com o comércio exterior, ou seja, exportam produtos como celulose, aço, *pellets* e café.

É interessante observar, em todo esse processo, como se comportou a Região Serrana II, junto com a Região Serrana I, uma região que passou por um processo de diversificação rápida, muito acima da média das outras regiões agrícolas capixabas. Aqui, implantou-se uma importante e dinâmica economia hortifrutigranjeira, que convive ainda com o café, um produto sempre relevante nas regiões serranas.

Quero lembrar alguns números. Quando fui Secretário de Agricultura, fiquei impressionado com alguns dados: essa região hortigranjeira aqui, junto com a região hortigranjeira sul, em termos de valor e volume de produção, era a quinta economia hortigranjeira do País. Éramos, naquela época, grandes fornecedores dos Ceasas de Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo. Sendo que, para Rio e Belo Horizonte, as regiões estavam entre a segunda e a terceira principais fornecedoras. Estou sabendo agora - estou afastado desses números há muito tempo - que somos também grandes fornecedores do Ceasa de Belo Horizonte.

Então, quando o Senador falou nas nossas possibilidades de integração com outros mercados nacionais, podemos dizer, de certa forma, que a nossa região saiu na frente há muitos anos, já tem uma forte integração, via produção e venda de hortigranjeiros, com os principais mercados ou os mercados que representam a maior parcela do Produto Interno Bruto brasileiro. Ela, por seu turno, nunca deixou de ter uma forte articulação com o comércio exterior por causa do café, que é - e certamente ainda deve ser -, do ponto de vista de valor de produção, a principal atividade econômica aqui.

O que é muito importante - e aí lembrando as palavras do nosso representante do Ministério da Agricultura - é a necessidade de se compatibilizar a exploração agrícola com a dimensão agrária e ambiental da região. Aqui também temos experiências, iniciativas exemplares muito importantes. Esse tipo de estrutura agrária baseada na pequena produção, que considero não apenas um patrimônio econômico, mas também um patrimônio social da sociedade capixaba, é altamente interessante, é altamente intensiva em emprego.

Eu queria voltar àqueles números que citei anteriormente. A agricultura, embora gere 12% da renda estadual, gera um terço dos empregos da economia capixaba. Isso quer dizer que valorizar essa agricultura baseada na pequena produção - e aqui estamos numa das principais regiões dessa estrutura agrária - é fundamental para o desenvolvimento econômico e social do Espírito Santo no futuro. Por quê? Porque são postos de trabalho que, se destruídos, serão insubstituíveis; dificilmente vamos recuperar esses postos de trabalho

com o dinamismo na indústria, com o dinamismo no setor serviços. Como sabemos, com a evolução tecnológica, eles estão tendendo a ser cada vez mais poupadores de mão-de-obra.

Em bom momento, o Governo Federal, o Presidente Fernando Henrique, dentro do seu plano Brasil em Ação, inseriu o Pronaf - Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar, como um programa fundamental exatamente para manter esses postos de trabalho existentes na agricultura de pequena produção, característica do Espírito Santo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e determinadas regiões, principalmente, essa agricultura seja valorizada, seja apoiada e possa atingir a todo o seu potencial de crescimento de geração de produção e de emprego. Fico satisfeito em saber que a idéia do Pronaf está evoluindo para a agroindústria, a possibilidade de agroindústria caseira, outros tipos de agroindústria, já existem iniciativas extremamente interessantes aqui nesta região, neste sentido, de se produzir, de se industrializar parte da produção agrícola desta região.

Com relação á adequação ambiental, essa região, felizmente, tem uma cobertura florestal original, alguns exemplares de matas nativas, reservas biológicas e também matas secundárias que cobrem expressivamente mais do que a média estadual. Agora, temos também aqui experiências interessantes de agricultura orgânica, de agricultura que utiliza minimamente ou não utiliza insumos de forma alguma, e acredito que esse tipo de agricultura vai ter crescentemente um risco de mercado cada vez mais interessante, sobretudo naqueles países mais avançados que estão, particularmente, preocupados com a qualidade dos alimentos, sobretudo, para crianças recém-nascidas e lactentes.

Uma das grandes preocupações do Senador José Ignácio Ferreira com estes seminários regionais, porque há uma constatação, que é mais do que óbvia, e esse também é um dos dramas do nosso companheiro Antonio Carlos Medeiros, que comanda a estratégia no meio estadual, é que o desenvolvimento puxado, principalmente pelos grandes projetos industriais, estão tendendo a distribuir de uma maneira muito desigual esse desenvolvimento no território estadual, levando gradativamente a um esvaziamento das regiões interioranas, principalmente serranas, para o litoral. Existem alguns estudos feitos pela universidade que, se nada for feito e essa tendência a que estamos assistindo hoje, se preservar, teremos no ano 2010, 70% da população capixaba na grande Vitória em áreas litorâneas próximas, a 100 km e a 100 km abaixo. Quer dizer, haverá uma tendência gradativa de transferência dessa população, se não houver uma ação vigorosa, como disse o Secretário, planejada, aproveitando todo o potencial regional, que não é apenas agrícola, é também turístico. Fico satisfeito quando venho a estas regiões e encontro folheteria de alta qualidade, Santa Leopoldina, Camilo Martins, Santa Teresa, mostrando as belezas naturais, os atrativos para o desenvolvimento turístico, mas é muito importante que, num ponto estratégico, para o desenvolvimento do Espírito Santo, redirecionemos instrumentos de crédito de apoio, de assistência técnica, de pesquisa agropecuária, o Sebrae tem um papel muito importante nisso, no sentido de desenvolver as atividades das regiões interioranas.

Tenho alguns dados que nos preocupam um pouco com relação à nossa região central serrana II. Esses dados comparam informações econômicas e sociais de 1990 e 1995. A população residente dessa região, em 1990, era de 3,8 em relação à população total do Estado. Em 1995, era se reduziu para 3,65. Em termos relativos, sai mais pessoas dessa região do que entram. O saldo migratório é negativo. A região ainda está expulsando população.

O consumo de energia elétrica, a despeito de o consumo de energia elétrica ter aumentado um pouco; aumentou de 1,16% para 1,41%. A receita orçamentária total das prefeituras dessa região, decresceu de 3,8% para 3,20%. O ICMS, em particular, em 1990, de 4,74% caiu para 3,72%. As prefeituras perderam posição no índice de participação do ICMS. Podemos comentar a respeito desse assunto, o Senador, inclusive, tem-se batido muito nisso e está fazendo os estudos no sentido de elaborar uma emenda constitucional, visando a mudança dos critérios de distribuição do ICMS dentro das Prefeituras do Estado do Espírito Santo, ou do País, na verdade -.isso aí é para o País -, levando em conta sobretudo uma situação tão particularizada como é o Estado, em que a duplicação de um grande projeto industrial numa outra região - seja na serra, Vitória, Aracruz, Anchieta -, esse projeto não vai gerar ICMS, mais vai tirar ICMS de todo o interior do Espírito Santo para essa região. Então, levando em conta essa situação tão particular do Estado e certamente afeta outros Estados - acho que o Rio de Janeiro tem a mesma situação nossa -, esses estudos do Senador estão-se fazendo necessários.

As prefeituras reduziram também seus investimentos. Investiam no global das Prefeituras capixabas, aproximadamente 4,5% do total dos investimentos e reduziu para 3,3% no total das Prefeituras capixabas.

A nossa região perdeu um pouco o dinamismo na produção agrícola; diminui de 20% para 15% nas lavouras temporárias. Na produção permanente perdemos de 11% para 8,6%; e na produção cafeeira nossa participação diminui de 13% para 10%. Então, estamos vendo aqui um quadro diante de tanta pontencialidade de clima, solo, potencialidade agrícola e potencialidade de crescimento na área do turismo, estamos vendo, nos últimos tempos, um quadro que não podemos chamar de um quadro de dinamismo econômico.

O meu objetivo aqui não é apontar caminhos. Mas da mesma maneira como há trinta anos, essa região com a competência dos seus produtores e baseado nesse tipo de estrutura agrária extremamente interessante, foi possível viabilizar uma dinâmica economia hortifrutigranjeira, é possível que também produzisse uma agricultura diferenciada, ou adotando outras atividades econômicas, como sugeriu aqui o Senador com relação à fruticultura, ou também diferenciada no tipo de tecnologia agrícola, como, por exemplo, utilizando-se tecnologias mais brandas do ponto vista ambiental e mais brandas do ponto de vista da qualidade dos produtos. Já disse que existem experiências dos produtores e associações que fazem isto. É um misto de mercado extremamente importante, que tende a crescer muito no Brasil e no exterior, e é fundamental que isso ocorra.

A região tem tudo para continuar experimentando e avançando em sistemas agroflorestais.

O projeto de fomento florestal da Aracruz foi particularmente bem sucedido nessa área. Andamos por essa região e podemos notar. É muito importante, quem sabe, reformular esse programa, fazer com que ele atinja não somente os objetivos de natureza econômica, produção de madeira para a venda e representando mais do que uma alternativa econômica para os produtores, mas que sigam alguns objetivos de natureza ecológica, no sentido de viabilizar uma agricultura planejada em bacias e microbacias, como disse aqui o nosso representante do Ministério e vem dizendo também o Senador, o que será fundamental a utilização de outras espécies florestais, e não apenas o eucalipto.

A integração industrial, onde já existe experiências de aproveitamento de picles, de frutas, geléias, compotas e industrialização de goiaba, como foi dito, pode avançar perfeitamente, e sem se esquecer que ao se recompor a cobertura vegetal por essências exóticas, eucaliptos e outras, podemos revitalizar e reviver a indústria moveleira e a indústria de produção de caixas e, quem sabe, atrair para a região a segunda planta de produção de solo de madeira da Aracruz. Esta industrializa para a produção de painéis e revestimentos para construção civil, produção de solo madeira para revestimento para pisos, para móveis. Penso que é uma oportunidade fundamental para servir de mercado para a produção florestal que aqui tende a crescer.

Com relação ao turismo, falaria muito pouco, porque temos aqui representantes especializados, e a implantação do hotel Solar foi um marco importante para a região, e essa ligação com a agroturismo é fundamental. Considero isto uma iniciativa bem sucedida em outros lugares e certamente também será aqui.

A região é nitidamente carente de infra-estrutura. As duas principais regiões hortigranjeiras do Estado do Espírito Santo têm uma integração por estradas relativamente precárias, em relação à riqueza que aqui se gera, e isto chama a atenção de todos. Então, essa estrada que ligaria Santa Maria de Jetibá até a 262 - não sei exatamente qual será o seu traçado - mas, no passado, se pensava em Paraju, Melgaço e chegando até lá em cima. Essa estrada, acredito, será vital pois será a estrada da integração das regiões serranas de produção de hortigranjeiros, do agroturismo em Serrana, no Estado do Espírito Santo. Ela é fundamental do ponto de vista econômico e do desenvolvimento social dessa região.

A melhoria da infra-estrutura urbana das cidades e também a melhoria dos serviços particulares, tais como, serviços médicos, educacionais e serviços pessoais, vai ser fundamental nos mecanismos de crédito pelos bancos de fomento. Deveriam ser acionados para reforçar esse tipo de estrutura de serviços das cidades regionais, pois é fundamental por

duas razões: primeiro, para que a renda agrícola aqui gerada não saia para outras regiões, sobretudo para a metrópole, que se pague mais serviços médicos, serviços educacionais e serviços pessoais e no próprio comércio. E também para evitar, sempre que possível, a hipertrofia de serviços da grande Vitória.

Em síntese, procurei aqui mostrar um painel do desenvolvimento geral do Estado do Espírito Santo, a forma desigual com que ele atinge diretamente os nossos municípios. E tentei, ainda que de maneira muito rápida, ligar as potencialidades dessa região, inclusive com iniciativas que já existem. Quer dizer, aqui o nosso representante do Ministério falou em planejamento, mas vamos planejar aqui embaixo muitas vezes. Parabéns às autoridades da região. Parabéns ao Senador . (Palmas)

Assessor de Planejamento, Antônio Bezar?, encontra-se presente e destacamos a presença do Presidente da Câmara, Válter ?. Perdão.

Estou fazendo uma inversão.

O expositor hoje aqui é José Boaventura, que divide o tema com o Professor Roberto Passarela, tecnologia e desenvolvimento da agropecuária.

Estamos tentando fazer uma justificativa, pois, hoje, o seminário não era para ser neste local . Não havia liberado esse local, não era programado para este seminário. Passamos para cá, e foi uma questão de associar o seminário ao almoço de confraternização, que estava sempre previsto para a época, para esse complexo, e tivemos necessidade de acomodar o seminário no local do almoço final. Mas as transparências que não dependem de tanta claridade ficaram inviabilizadas, mas os expositores tiveram um encontro, com base nas posições, observando que todas essas transparências estarão sendo colocadas à disposição da coordenação e estarão todos à disposição dos participantes, porque o Senado Federal, juntamente com outros produtos desse projeto, publicará volumes específicos sobre cada seminário, contendo as disposições dos conferencistas e a participação dos debatedores.

Concedo a palavra ao Professor José Boaventura.

O SR. JOSÉ BOAVENTURA - A todos, muito bom dia. Começo por cumprimentar a Mesa, Senador José Ignácio e demais integrantes desta, e agradecer a participação neste IV Seminário Regional. Gostaria, também, de manifestar a ausência do Sr. Secretário da Agricultura, que teve outro compromisso e não pôde estar presente. Não só em nome da instituição de pesquisa, mas, também, como membro da diretoria da Sociedade Brasileira de Ciência e Patologia e do Conselho Estadual de Ciência e Tecnologia, gostaria de parabenizar a inclusão da ciência e tecnologia nesse tipo de seminário, já que sem ciência e sem tecnologia não podemos ter o desenvolvimento sustentado da forma que foi colocada pelos outros participantes deste encontro.

O outro ponto importante foi colocado pelo representante do Sr. Ministro da Agricultura, que é o problema da mosca da carambola. Ela está entrando pela Região Norte e é uma séria ameaça para o Brasil e, conseqüentemente, para o Espírito Santo. Sem ciência e sem tecnologia, não podemos enfrentar esses problemas. Na semana passada, tivemos uma informação, como representantes da Sociedade Americana de Fitopatologia, de que a cigatoca(?) negra, portanto doença da bananeira, que se esperava que entrasse também pela Região Norte, está na Bolívia e possivelmente será introduzida no Brasil pelo Mato Grosso, afetando, conseqüentemente, os Estados de Mato Grosso, São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo.

Com isso, a bananicultura dessa região, principalmente da banana da terra, terá um sério problema, pois essa doença vai dizimar as bananeiras que temos aqui. Como, hoje, não se usam produtos químicos, não se usam fungicidas para tratar essas bananeiras, se o agricultor quiser produzir, terá que, realmente, usar esses agrotóxicos, complicando mais a qualidade dos nossos produtos. Então, para enfrentar isso, nós, da ciência e tecnologia, precisamos começar a trabalhar, analisar essas ameaças e começar a trabalhar com novas variedades de temas existentes dessas doenças.

Temos um ciclo na ciência e tecnologia, ou seja, temos os paradigmas, os modelos que vão se desenvolvendo, vão gerando crises, e progressivamente a discussão de novos paradigmas.

Estamos no Brasil, em termos de ciência e tecnologia, e particularmente na parte de ciência e tecnologia ligada à agricultura, numa fase de transição, de discussão, de novos modelos. E, nessa fase, é extremamente importante que tenhamos conhecimento do que já foi falado aqui em termos de globalização. Não adianta pensarmos no desenvolvimento do Espírito Santo, se não pensarmos no que está ocorrendo em nível mundial, no que está ocorrendo em nível nacional e, neste caso, discutir os nossos problemas do Espírito Santo.

Os cenários, em nível mundial, em nível nacional e em nível estadual, dividem-se, na realidade, em duas partes: uma econômica e a outra ?. No cenário econômico mundial, conforme já foi falado, temos a globalização dos mercados, as privatizações e a aceleração tecnológica. Hoje, estamos ligados pela Internet a todas as partes do mundo, e os mercados econômicos estão sabendo o que está ocorrendo no Brasil, o que está ocorrendo nas bolsas.

A comunicação instantânea é muito importante. Vejam que o alerta, em nível nacional, da cigatoca negra saiu do Espírito Santo. Comunicamos, na semana passada, ao Ministério da Agricultura para a tomada de medidas nesse sentido. Isso veio direto... **(Interrupção na fita).**

Quem identificou a doença na Bolívia, cerca de 600 Km da fronteira do Brasil, foram os norte-americanos e informaram através da Internet. Ou seja, a comunicação instantânea, hoje, é uma realidade, e não podemos ficar fora disso.

Por outro lado, temos, em nível nacional, também, uma globalização das informações disponíveis no nível econômico. Temos a privatização - é um fato que está ocorrendo -, temos as reformas estruturais, embora muitas delas ainda parciais, e temos um dos grandes problemas na ciência e tecnologia que é o Custo Brasil, que já foi citado aqui. Essa lenta adequação ao Custo Brasil é extremamente sério na evolução e na rapidez que precisamos usar em ciência e tecnologia.

COMISSÃO ESPECIAL

Demoramos vários séculos para ter uma evolução em termos de desenvolvimento químico. Até 1960, praticamente, duplicamos as informações que demoramos mais de dois mil anos para tê-las. No entanto, a expectativa é que, no ano 2005, 2010, a cada três meses, tenhamos uma duplicação de informações disponíveis em ciência e tecnologia. Para isso, precisamos ser ágeis e ter uma rapidez muito grande na aquisição de equipamentos, na utilização de insumos para a ciência e tecnologia. O Custo Brasil é um problema sério. Temos a Lei de Licitação nº 866, que complica, pois leva praticamente dois a três meses para podermos comprar um equipamento de ponta. Com isso, já temos informação duplicada em nível mundial.

Cientificamente, temos um outro grande problema, que é as autonomias das instituições em nível internacional. Essas instituições estão, cada vez, tendo mais autonomia para desenvolver as suas atividades técnico-científicas. Estão tendo, também, uma integração social econômica extremamente grande, principalmente na atuação interinstitucional e uma constante atualização, que para nós, do Estado do Espírito Santo, não temos.

Em nível nacional, o nosso cenário científico tem mostrado que temos uma absoluta dependência do Estado, ou seja, o desenvolvimento de ciência e tecnologia ainda depende consideravelmente de recursos do Estado, enquanto que, em outros países, isso já está começando a passar para o apoio da iniciativa privada. Felizmente, no Espírito Santo já começamos a ter, também, o setor produtivo privado investindo em ciência e tecnologia, como é o caso da Coimex, da Aracruz Celulose, da CST e uma série de outras instituições, que já começaram a desenvolver pesquisas.

No entanto, ainda temos um baixo nível de integração com a sociedade na parte dos cenários científicos, e a nossa ação na parte interinstitucional é muito pequena. Um exemplo disso é a integração que podemos fazer com outras instituições e universidades de pesquisa no Brasil que ainda é pequena. Muitas vezes, temos é a concorrência interinstitucional.

Hoje, o sistema nacional de pesquisa agropecuário, coordenado pela Embrapa, no fundo, muitas vezes, tem concorrência de instituições de pesquisa ao invés de parceria . Penso que estamos no momento de começarmos a rever esses posicionamentos que remontam há cerca de 20 anos, na época da criação dessas instituições.

Uma outra preocupação que temos ainda no cenário científico nacional é o acelerado grau do desmantelamento institucional; isso por falta de uma série de recursos,

principalmente, na parte de qualificação de mão-de-obra e infra-estrutura de equipamentos e laboratórios que necessitam ser atualizados.

Portanto, temos desafios e oportunidades no desenvolvimento tecnológico, e o principal desafio é como compatibilizar a pesquisa com a realidade das nossas organizações de pesquisa.

Neste caso, temos um novo conceito que é a nossa reorganização institucional. Creio que um dos grandes trabalhos que estão sendo feitos seria o trabalho da Aderes, que possivelmente será colocado neste seminário. Temos que começar a pensar na reorganização das nossas instituições de pesquisa e de ensino, que possivelmente será falado pelo outro representante da ciência e tecnologia, Professor Passarela.

A identificação de pontos fortes e fracos é fundamental para que possamos direcionar os nossos trabalhos e as nossas pesquisas. Termos flexibilidade administrativa e financeira, termos elaboração de planos de pesquisa e de ciência e tecnologia integrados e a formação de alianças estratégicas que possam culminar com o desenvolvimento sustentável das nossas regiões do Estado do Espírito Santo e, inclusive, do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (?) - Anunciamos a presença do Exmo.. Sr. Senador Elcio Alvares, que convidamos para a Mesa juntamente com o Senador José Ignácio. (Palmas.)

O SR. (Não identificado) - A diversificação das atividades conforme já colocado pelo Dr. Ricardo Santos e a busca da globalização da pesquisa e o desenvolvimento. No entanto, quando fazemos uma análise - e isso tem sido feito pela instituição de pesquisa do Governo do Estado do Espírito Santo, que é a Encape -, vemos que, apesar dos cenários nacional, internacional e do próprio cenário do Espírito Santo, temos ameaças e oportunidades. Dentro das ameaças, os aumentos da competitividade com produtos internacionais é uma realidade. Temos, também, o aumento do protecionismo desses blocos, e alguns deles já afetando a economia do próprio Espírito Santo. Temos, por exemplo, no Espírito Santo, em termos de produtividade de mamão papaia, mamão *sun rise* , que foi inclusive selecionado no Espírito Santo e hoje é plantado no Brasil inteiro, e poucos sabem disso, tem um grande mercado americano, formado pelos Estados Unidos e Canadá, e, por tabela, o mercado japonês. Temos, no entanto, uma barreira: a mosca das frutas. Só podemos exportar mamão para os Estados Unidos e Canadá e, conseqüentemente, para os mercados asiáticos, depois de provarmos que o mamão capixaba não foi atacado pela mosca.

Esse foi, então, um dos trabalhos desenvolvidos nesse Estado, com apoio do Ministério da Agricultura e do Abastecimento, do Geres, e do Banes, e em parceria com a Universidade de São Paulo, a Emater e a iniciativa privada, através da Aprocenes - a Associação de Produtores do Norte do Estado. Desenvolvemos, durante dois anos, um trabalho chamado de *approach system* que concluiu que o mamão produzido no Espírito Santo com as recomendações técnicas da empresa capixaba de pesquisa agropecuária e com o apoio da assistência técnica extensão rural da Emater do Espírito Santo, realmente não era atingido pela mosca e poderia, portanto, ser comercializado para os Estados Unidos. Esse trabalho foi publicado nos Estados Unidos no equivalente ao nosso **Diário Oficial**, tendo sido reconhecido pelos americanos. Abriu-se, então, esse mercado, e estamos agora tentando viabilizá-lo economicamente. Uma nova praga, no entanto, está surgindo - a mosca da carambola. Não temos tal mosca aqui, mas, se entrar, novos trabalhos serão necessários.

Principalmente as barreiras alfandegárias são muito importantes. A cigatoca negra está chegando. Ela passou, pulou e não se sabe como. Há quem ache que tenha sido até introduzida tendenciosamente, pois, quando todos os cientistas esperavam que entrasse pela Colômbia ou Venezuela, onde ela estava, ou seja, o Norte e o Nordeste do País atuariam como uma grande barreira, ela aparece de repente na Bolívia, há 600 quilômetros da nossa fronteira. Lembro também que a entrada da banana da América Central no Brasil está proibida exatamente por causa dessa doença. Havendo essa doença no Brasil, automaticamente o mercado bananeiro da América Central estaria liberado para o Brasil e, conseqüentemente, competiríamos com as fortíssimas empresas multinacionais de bananas. Apesar dessas ameaças, principalmente as de mercado, temos muitas oportunidades. Uma delas é o aproveitamento de uma série de nichos de mercado, e um deles já foi colocado pelo Secretário Ricardo Santos.

Voltando ao exemplo da banana dessa região, temos praticamente bananas no Espírito Santo sem agrotóxicos. Há 10 anos todas as bananas tinham pulverização, polvilhamento com Aldrin, com cloratos. Hoje, no entanto, esses pesticidas praticamente não são mais usados. Não se usa a pulverização contra a cigatoca. Temos, então, um nicho no mercado europeu, ocupado hoje pela banana da Costa Rica, dita também como orgânica, que poderá ser ocupado pela nossa banana que é de qualidade e produzida com baixos insumos. Esse é um grande nicho dessa região serrana.

Temos também a possibilidade de ter uma rápida difusão de tecnologia com o advento da Internet e com os sistemas de mercado on line. Esse recurso já é utilizado hoje na produção de flores, de hortaliças e frutas, havendo inclusive uma previsão do Ministério da Agricultura e do Abastecimento para trabalhar nessa linha. Outro ponto seria a facilidade de treinamento e capacitação de nossos cientistas e pesquisadores.

Em âmbito nacional, uma das grandes ameaças, conforme já falei, seria a grande carência de recursos públicos para a pesquisa e desenvolvimento, o que acarreta uma defasagem tecnológica principalmente em equipamentos.

No Espírito Santo, os últimos investimentos em equipamentos de ponta, por exemplo, para a análise de resíduos de pesticidas foram feitos no final da década de 70 e início da década de 80, aliás na época do Governador Elcio Alvares, que está aqui presente. Naquele período houve um projeto internacional, o Procensul, do Banco Mundial, que injetou recursos para equipar os laboratórios da empresa capixaba de pesquisa agropecuária. Hoje, então, estamos fazendo pesquisas com equipamentos de 15 ou 16 anos de idade, ou seja, que já são obsoletos, pois sabemos que a vida útil desses equipamentos é de, no máximo, 5 ou 6 anos. Essa é, então, uma das grandes ameaças a nossa competitividade. Temos, no entanto, condições de estabelecer parceria com a iniciativa privada para galgarmos esse gargalo que temos.

Em relação especificamente ao Espírito Santo, uma das grandes ameaças é a carência de recursos, mas temos oportunidade pela nossa diversificação em fruticultura, madeira e agroturismo. Além, conforme já foi colocado, de uma vantagem comparativa e logística de transporte, pela nossa localização estratégica. Há, então, reais oportunidades de competirmos, em ciência e tecnologia, com outros Estados e de sairmos na frente.

Temos, então, um novo contexto, que visa a melhoria da imagem da ciência e da tecnologia para o público e termos, a partir dessas mudanças, desses novos paradigmas, maior transparência, ou seja, a sociedade será melhor informada das soluções desenvolvidas pelos cientistas e pelas instituições de pesquisa; buscarmos soluções para os problemas da população e, principalmente, acompanharmos o avanço tecnológico.

Nesse caso, então, precisaremos adotar uma visão sistêmica nas pesquisas em ciência e tecnologia. A pesquisa agrícola principalmente precisará ter como objetivo central a sobrevivência do nosso produtor rural dentro do ambiente de *agribusiness*, de negócio agrícola, onde os pontos mais importantes são a competitividade e a eficiência sistêmica, levando qualidade final aos bens produzidos pelos nossos produtores.

Com isso, o desenvolvimento sustentável basear-se-á principalmente no social, no ecológico e ambiental, e no econômico. Esse tripé será fundamental para que as novas pesquisas sejam desenvolvidas.

Começamos a ter, no próprio Espírito Santo, mudanças de atitude em ciência e tecnologia. O conhecimento tradicional, que era apenas puro, passará a ser mais criativo, saindo, então, da monocasualidade para a multicasualidade, e o julgamento da causa e efeito passará a ter a nova visão de integração, de interligação. Passaremos a ter, em vez de um crescimento econômico puro, um crescimento sustentado da propriedade rural, visando exatamente, e foi colocado também anteriormente pelo Dr. Ricardo Santos, a permanência do homem no campo.

A expectativa e a própria FAO, e também indicam os dados colocados pelo Dr. Ricardo, têm apontado para a América Latina. Mas ainda há emigração da região de Santa Teresa e, acredito, em outros municípios. Há um déficit negativo: as pessoas ainda estão saindo para as grandes cidades.

Nessa nova visão, teremos também, ao sairmos do tradicional, que prioriza apenas o capital, a valorização do trabalho do produtor. Muitas informações disponíveis

atualmente e demandas apontadas pelos levantamentos já envolvem dados tecnológicos e científicos, que estão, muitas vezes, nas gavetas. Um dos pontos mais importantes é como levar essas informações ao homem do campo, ao produtor e ao industrial.

Esse é um desafio, pois é necessário que se mude inclusive o processo da articulação entre a pesquisa, a extensão e o próprio produtor rural. Teremos que adotar, então, numa visão de conjunto do desenvolvimento de um projeto de pesquisa, a formulação e a avaliação se aquela demanda já tem informações ou não, para o desenvolvimento, a demonstração e a validação da pesquisa.

A fase entre a difusão e a adoção das tecnologias geradas é extremamente importante no novo desenvolvimento do Estado do Espírito Santo. Analisando as pesquisas do Estado do Espírito Santo, os trabalhos desenvolvidos pela Emcapa e a população existente, observamos que o maior número de pesquisas está nas regiões de maior densidade demográfica e que a utilização dos conhecimentos de pesquisa gerados no Espírito Santo atende exatamente as regiões onde existe maior população rural, que esperamos manter e fixar nessas regiões.

Especificamente para a região serrana, os trabalhos de pesquisa da Emcapa demonstram uma diversificação das atividades de pesquisa, passando pela fruticultura, pela cafeicultura, pela agricultura irrigada, agricultura alternativa e agricultura orgânica, pela olericultura, pela diversificação agropecuária, pelos alimentos básicos e pela produção animal. A fruticultura hoje é objeto de 15% dos projetos de pesquisa da Emcapa; a cafeicultura. 20%; a agricultura orgânica, sem agrotóxicos, ou seja, a agricultura alternativa, 2% - e este é um número baixo, que deve ser aumentado; a olericultura, 7%. Apesar de a área de olericultura ser extremamente importante, as pesquisas nesse setor, como foi dito pelo Dr. Ricardo, foram reduzidas, principalmente por falta de recursos.

Estamos nos integrando a outras instituições, através de um projeto de controle biológico da traça do tomateiro, importante praga dessa cultura, apoiado pela Finep, e integrando a Universidade Federal do Espírito Santo, o Caufes, e a Emcapa.

Há necessidade de se investir mais em pesquisa na parte de olericultura. Atualmente, 13% dos projetos da Emcapa envolvem diversificação agropecuária e agroindústria, e a produção animal, 14%. Trinta e três por cento, praticamente um terço da nossa força de trabalho está direcionada para a região serrana, para a região de montanha; 37% para a região norte e 24% para a região sul, incluindo a pecuária de leite.

Em termos de números de trabalho em pesquisa, portanto, de números de trabalho de campo, 42% são desenvolvidos na região serrana do Espírito Santo.

Outro dado interessante é a difusão de tecnologia. Não adianta gerarmos tecnologia para ser engavetada ou somente publicada nas revistas científicas do mundo. É necessário que ela chegue aos produtores. Para isso, precisamos organizar cursos, lançar informações, unidades de demonstração, guias de campo, é preciso haver reuniões técnicas, encontros, enfim, eventos de difusão de tecnologia. E a região serrana do Espírito Santo tem participado com 29% das atividades de difusão de tecnologia; a região sul, com 24%, e a região norte, com 47%.

Esse alto índice da região norte se deve às tecnologias de difusão do café, principalmente ao lançamento das variedades de café *conilom*, uma tecnologia de ponta, inclusive mundial, com variedades tardias e precoces de produção média, possibilitando otimizar a mão-de-obra do produtor rural. Por outro lado, a campanha da poda, que foi um sucesso, também contribuiu para esse aumento de informações, de difusão na região norte do Estado do Espírito Santo.

Teríamos, então, na realidade, a ciência e a tecnologia inseridas em um novo contexto, principalmente nas áreas agrícola, rural. Temos que fazer uma autocrítica dos modelos anteriores, temos que ter consciência da globalização e das ameaças de oportunidades nacionais, estaduais e internacionais. Com a nossa criatividade, no entanto, teremos condição de dar um salto qualitativo e quantitativo nos nossos produtos agropecuários, ou melhor, na cadeia produtiva agropecuária do Espírito Santo, levando nossos produtos a competir internacionalmente, o que é, sem dúvida alguma, um dos objetivos deste seminário; pois poderemos exportar através do Porto de Barra do Riacho, conforme disse o Senador José Ignácio Ferreira.

Muito obrigado pela oportunidade de apresentar estes dados. (Palmas)

(Falha na gravação)

O SR. (Não identificado) -... trabalhador que também fazem parte do antigo paradigma. Os produtos geralmente são homogêneos dentro de uma unidade de produção.

Os produtos padronizados, uma mistura estável de produtos, e os produtores definiam os produtos a serem produzidos na fazenda, algo difícil de ser alterado. Plantas e equipamentos especializados. É fácil imaginar esses tratores, essas colhedeiras, essas plantadeiras. Temos a plantadeira de soja, a colhedeira de milho, a colhedeira de feijão, etc.

A fazenda era montada com equipamentos especializados; e também os trabalhadores tinham habilidades especiais.

Esses paradigmas começaram, na verdade, em 1940, mais ou menos, e se intensificaram com a chamada revolução verde, que veio para o Brasil. No início de 1948, começaram as primeiras experiências com essas tecnologias. Qual era o papel da educação aqui? Era o treinamento do trabalhador, do administrador das fazendas e também a formação de cientistas e de extensionistas. Esse modelo foi implantado nos Estados Unidos, no Japão, na Europa e também no Brasil.

Dentro da orientação educacional de pesquisadores extensionistas, do treinamento de trabalhadores e de administradores, quais os resultados obtidos por esses países? Vou citar basicamente dois. Um, feito por dois pesquisadores, Rayame e Rutam, em que analisam as diferenças de produtividade agrícola entre as nações desenvolvidas e as menos desenvolvidas. Nessa análise, eles chegaram à conclusão de que a educação - o treinamento, a formação de cientistas, de extensionistas, a educação no campo e a geração de conhecimento - contribuía com 33% das diferenças de produtividade agrícola entre as nações.

Imaginando que a diferença entre a produtividade agrícola de um trabalhador dos Estados Unidos e de um trabalhador brasileiro fosse de US$1 mil, US$330 dólares dessa diferença vinham do treinamento em educação.

O modelo da evolução verde expandiu-se, tomou impulso na década de 70 e, no início da década de 90, começa a se esgotar, surgindo um outro modelo, o das chamadas biotecnologias. A situação do mundo também mudou. Estamos hoje, como citado anteriormente, num mundo de globalização, em que os mercados, as informações estão integradas.

E é justamente aqui que eu gostaria de aprofundar um pouco mais a minha fala. Os velhos paradigmas, que citei anteriormente, estão acabando. E quais são os paradigmas novos que estão surgindo, para o futuro principalmente? O que vem substituir o primeiro paradigma, que era intensivo em energia e capital? O novo paradigma é intensivo em informação e conhecimento. O que vem substituir as grandes unidades de produção e de trabalhadores? A redução do tamanho da produção e do número de trabalhadores.

O produto homogêneo do antigo paradigma é substituído pela diversidade de produtos. A padronização é substituída pela produção dirigida ao cliente. Hoje, não são os produtores que determinam a tecnologia a ser usada. O consumidor está determinando a tecnologia. Vemos isso claramente na Europa, como foi dito aqui anteriormente: o consumidor está dizendo não aos produtos com excesso de insumos químicos e de contaminação.

Os produtores precisam estar atentos a isso. O consumidor está determinando a forma de produção, e o produtor precisa internalizar, no processo produtivo, essas tendências do consumo. O *mix* estável de produtos é trocado, no novo paradigma, por mudanças rápidas no *mix* de produtos. Esta é uma outra tendência do mundo: os produtos têm cada vez menos tempo útil no consumo. Eles são mudados muito rapidamente. A automação é substituída pela sistematização. Plantas e equipamentos especializados são substituídos por sistemas de produção flexível para o futuro. E as habilidades especializadas são trocadas por multi-habilidades e interdisciplinariedade.

Imaginem, no passado, o antigo paradigma, em que um item importante das diferenças de produtividade agrícola entre as nações era a educação, era o que chamamos de capital humano. Não havia a importância que tem hoje, dentro dos novos paradigmas, a educação. O que as universidades estão fazendo para a formação dos seus agrônomos - pelo menos as nossas? A nossa preocupação é a formação de um engenheiro agrônomo eclético.

(COMISSÃO ESPECIAL É DE INQUÉ)

que não entenda somente da fazenda, mas também de todo o funcionamento da cadeia produtiva - do que está antes da porteira, do que está dentro da porteira e do que está, principalmente, depois da porteira. Essa é a nossa preocupação básica na formação do engenheiro agrônomo na instituição de ensino.

Aqueles professores que estão trabalhando com pesquisas, algumas feitas em convênio com a Emcapa, como foi citado aqui anteriormente, estão fazendo isso dentro não somente da visão da fazenda, mas sim de todo o funcionamento da cadeia produtiva. Qual é o momento da transição? Temos, na transição, a internacionalização dos mercados finais, da agricultura para o ***agribusiness***. O que é isso? Aquela visão que se tinha anteriormente da fazenda como um elo isolado da economia acabou. A visão agora é de ***agribusiness***, a visão da cadeia industrial.

A outra questão da transição: enfoque, em cadeias produtivas, de *commodities* para valor agregado. Toma muita importância hoje a agregação de valor. Não vender mais o produto *in natura*, mas agregar valor a ele. As projeções indicam que dentro dessa cadeia produtiva, o que está antes da porteira, quer dizer, o setor produtor de insumos, de máquinas; o que está dentro da porteira: a agricultura; e o que vem depois: a parte de processamento e de comércio, a soma dos valores gerados, até o ano 2020, o que vem depois da porteira, essa fase de processamento e de comércio, vai significar em torno de 80% de todo o valor gerado nas cadeias agroindustriais.

Temos também, nesse momento de transição, a mudança no setor público, que se afasta cada vez mais da economia. Toma importância a infra-estrutura, o esgotamento do potencial tecnológico do modelo da revolução verde, também citado aqui anteriormente, e a mudança no perfil de produção. O capital, a mecanização e a terra eram o importante na revolução verde. Agora, o perfil é o do conhecimento da tecnologia, dos mercados e da integração agroindustrial. Nesse ponto é que vem a importância da educação.

Como deve ser gerado o conhecimento? Primeiro, voltando um pouco atrás, por que países como os Estados Unidos, Japão e países da Europa conseguiram um diferencial tão grande de produtividade e de eficiência dos fatores de produção com relação aos países menos desenvolvidos?

Precisamos entender como foi gerado o conhecimento nesses países. Neles, o conhecimento foi desenvolvido levando sempre em consideração os fatores abundantes e os fatores escassos, quer dizer, a relatividade dos fatores de produção. Com isso, eles sempre desenvolveram modelos em que eram poupados os fatores escassos e usavam-se, de uma forma maior, os fatores abundantes.

Imaginemos, por exemplo, os Estados Unidos, depois da Guerra de Secessão, e como os homens, grande parte dizimados pela guerra, iriam ocupar todas aquelas áreas. Que tipo de tecnologia os americanos desenvolveram? Uma tecnologia mecânica. Eles tinham que aumentar a produtividade do homem, que deveria fazer muito mais do que fazia normalmente. Então, foi desenvolvida a tecnologia mecânica.

Imaginem o Japão, que é totalmente o inverso, com excesso de mão-de-obra e pouca terra. Os japoneses teriam que aumentar a produtividade da terra. Numa área de terra onde um pé de milho produzisse uma espiga de milho, teria que produzir duas e, assim, sucessivamente. Eles desenvolveram a tecnologia biológica e a tecnologia química, para aumentar a produtividade da terra, que era um fator escasso. É claro que isso não permaneceu estável no tempo. Com a evolução, com o crescimento das sociedades, crescimento populacional, isso se modifica. Mais tarde, os americanos passaram também a desenvolver e a trabalhar, quando as terras se tornaram escassas, a tecnologia biológica e a tecnologia química. Talvez aí esteja o segredo de conseguirem, com desenvolvimento tecnológico, com a revolução verde, o diferencial de produtividade entre as nações, citado anteriormente.

Nos países subdesenvolvidos, a tecnologia não foi desenvolvida da mesma forma, sendo o Brasil um desses países. A tecnologia foi desenvolvida, na verdade, com os pacotes da revolução verde, principalmente nos Estados Unidos. O que fizeram as nossas instituições de pesquisa? Simplesmente uma adequação desses pacotes às condições da nossa sociedade e dos nossos recursos. Realmente, de uma certa forma, os resultados não foram os esperados, e muitos autores dizem que a revolução verde, nos países subdesenvolvidos, devido à forma como foi implantada, fracassou.

Mas isso está acabando. Está surgindo o novo. Como deve ser a formação dos pesquisadores, dos extensionistas? A formação, do nosso ponto de vista, deve ser eclética. O agrônomo, além de conhecer bem as práticas, os problemas de campo dos produtores, além de saber resolver os problemas práticos dos produtores, também deverá ter agora uma visão mais sistêmica e globalizada, uma visão do que seja toda a cadeia agroindustrial, desde o produtor de insumo, como é feita a produção dos insumos - tratores, máquinas, outros equipamentos, ração - até o comportamento do consumidor. O agrônomo precisa ter toda essa visão. E assim é que estamos procurando formar os nossos agrônomos, tendo também as pesquisas todas direcionadas dentro dessa visão.

Num novo paradigma, o que surge, de uma forma mais intensa, é justamente que o conhecimento passa a ser também um fator de produção. Temos terra, capital e trabalho, e, agora, também o conhecimento.

Para terminar, vou dizer como deve ser esse conhecimento, qual a importância do conhecimento, da educação para a empresa rural.

O primeiro efeito da educação na empresa rural é sobre o trabalhador, que, com níveis educacionais mais elevados - estou falando do nível formal: ginásio, o primário, o científico -, consegue mais eficiência e trabalha com melhor qualidade a fazenda.

O efeito sobre o administrador:

O administrador, com níveis educacionais mais elevados, melhora a alocação dos fatores de produção. Esses dois efeitos, sobre o trabalhador e sobre o administrador, foram muito enfocados naqueles paradigmas passados. Mas como houve uma mudança nos paradigmas - estamos numa fase de transição para novos paradigmas tecnológicos na agricultura -, o produtor rural passa a ter necessidade de outras habilidades: compreensão do funcionamento das cadeias agroindustriais, precisa entender qual o seu papel nessa cadeia agroindustrial, e, para isso, precisa ter níveis educacionais mais elevados, precisa ter uma melhor interpretação e uso eficiente das tecnologias, identificar melhor as tecnologias e também torna-se evidente que só vai conseguir isso se tiver padrões de conhecimento melhor do que possui.

Perceber as tendências da demanda:

Vimos que, no novo paradigma, o produtor precisa interiorizar, no seu processo produtivo, o desejo do consumidor. Como vai fazer isso? Identificando o desejo do consumidor.

Produzir com competitividade:

Nessa competitividade, coloquei dois componentes: o baixo preço, o mais baixo possível, e a qualidade.

Agora, diante da globalização, da saída das atividades produtivas, cada vez mais, do setor público e com a formação dos blocos econômicos, e tudo isso implica políticas tarifárias, políticas cambiais, subsídios, o produtor precisa trabalhar dentro de uma visão, já também citada aqui anteriormente, de planejamento estratégico.

Para que essa visão do planejamento estratégico? Definir a missão e os objetivos da empresa, identificar ameaças e oportunidades do ambiente e identificar os pontos fortes e fracos de sua empresa agropecuária.

Talvez não precise nem citar, ficar falando da importância da educação hoje. Se a sociedade brasileira não investir alto em educação básica, em treinamento de trabalhadores, essas diferenças que aconteceram no passado, na eficiência produtiva, tendem a se agravar entre países desenvolvidos e países subdesenvolvidos.

De quem é a função da educação? Apesar de ouvirmos que o Estado tende a sair cada vez mais, essa é uma função básica do Estado. O Estado não pode sair dessa função de educar os trabalhadores, dar condição de educação às populações rurais, essa educação formal, o treinamento na área de agricultura, com ciência e tecnologia, com novas oportunidades, com relação a todas essas questões que já foram comentadas e também com a formação de profissionais capazes de desenvolverem, dentro do próprio sistema, tecnologias adequadas para cada ambiente, não mais tecnologia por produto, mas tecnologia por ambiente.

Reconhecemos que a iniciativa privada tem importância nisso, mas a missão maior nisso, num Estado brasileiro, é, sem dúvida, do Estado, do Governo, que precisa

investir nessas áreas, senão vamos continuar para trás em relação aos países mais desenvolvidos.

Bom, de uma certa forma, peço desculpas com relação a esta exposição, porque havia preparado transparência e fica mais fácil gravar vendo e ouvindo. Aqui só ouviram, de uma forma muito rápida, sobre o problema da influência da educação para o desenvolvimento agrícola.

Agradecemos a coordenação pelo convite feito ao Centro Agropecuário. Assim, encerro a nossa exposição.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (?)- Com a palavra, conforme a programação, o Professor José Geraldo Araújo. Mas, antes, peço a tolerância para registrar a presença significativa de todos.

Destaco Ângelo Turbini, Presidente da Associação dos Produtores de Goiaba, o Senador fez uma referência a vários desses produtores; o Sr. José Manoel Monteiro de Castro, Vereador, aliás, participou conosco em Domingos Martins, ativando bastante a organização do evento de lá, representando com colegas do seu Município, Iconha, e vem com produtores rurais que investem na área agropecuária. Refiro-me ao José Louvato de lá, e Pedro Marinato, de Iconha, que estão com o nosso nobre vereador e representante, José Manoel; Marcos Sival, como Secretário da Escola Agrotécnica de Santa Tereza, que está presente com vários de seus alunos e professores, sendo, aliás, de pertinência direta com o evento; João Aloísio Rodrigues Cruz, como Secretário do Sindifiscal do Espírito Santo, de quem destaco a presença.

Naturalmente, o Senador Elcio Alvares, que tem sido freqüente em todo o seminário, o que traz peso e consolida a pauta de discussões, com sua colega e assessora, a advogada Drª Solange; o ex-Prefeito de Santa Tereza, Gilson Amaro, de quem destacamos a presença, além de estudantes de diversos níveis, os meus alunos de Direito da Universidade Federal do Espírito Santo e secundaristas de Santa Tereza e de outras escolas da área, da Faculdade de Turismo de Guarapari, que também se faz presente. Destacamos outra vez a presença da Sandra Tedoldi, dos alunos da Faesa e, evidentemente, sendo da Escola Técnica, o Dr. Alfredo Stangi, que nos brinda com sua presença por Santa Leopoldina. Ainda há que se destacar a presença do Dr. José Rodrigues Pinheiro, Juiz de Direito de Ecoporanga, que se deslocou de lá para prestigiar o Seminário. É uma autoridade que marca a presença do Poder Judiciário no evento. Aqueles a que não me refiro, na verdade, faço-o por circunstância que me impõem a omissão.

O Marcos Vinicius, nosso Diretor da Escola Agrotécnica, sobre quem já se fez referência no começo, mas reforço sua presença, e está como debatedor a seguir.

Passo a palavra ao Sr. José Geraldo, da Universidade Federal de Viçosa, que falará sobre o tema agroindústria, ecoturismo e turismo rural, em que é uma autoridade nacional.

O SR. JOSÉ GERALDO - Bom dia, Sr. Senador da República, José Ignácio Ferreira, Senador Elcio Alvares, demais componentes da Mesa, meus senhores e minhas senhoras, antes de dar início ao nosso trabalho, gostaria, em primeiro lugar, de agradecer, em meu nome e em nome da Universidade Federal de Viçosa, a oportunidade de hoje estar participando desta jornada cívica, que, de certa maneira, mostra um comprometimento muito grande de um homem público, como o Senador José Ignácio, em causa de seu Estado, buscando um processo de modernização e, ao mesmo tempo, um processo de desenvolvimento de toda a comunidade, da qual faz parte.

Bom, pelas condições logísticas que já foram colocadas aqui, também vou tentar, por um processo um pouco mais didático, ler a minha exposição, para facilitar o processo de compreensão de todos. Vou ler de uma maneira pausada, para que possamos ver e ouvir. Sabemos, nós que lidamos no meio acadêmico, no meio do ensino, que as pessoas que realmente têm condição de ver gravam muito mais do que simplesmente ouvir, mas essa é uma deficiência que tentaremos suprir, na medida em que, pausadamente, vamos começar a ler o nosso trabalho.

O nosso trabalho, como foi colocado, versa sobre o turismo e o turismo como fator de desenvolvimento.

Nota-se, atualmente, entre os estudiosos do meio rural, uma preocupação em propor novas estratégias ou mecanismos que contribuam para promover o desenvolvimento desse setor.

Essa preocupação aumentou principalmente, depois de vários estudos, em diferentes regiões, sobre as externalidades negativas a que foi submetido o meio rural, e aqui dentro podemos citar a questão do êxodo rural, a questão da degradação ambiental entre outros, como resultado dos vários processos de desenvolvimento. Manter o meio rural desenvolvido e uma agricultura rentável tem sido uma das preocupações das políticas de desenvolvimento rural.

Contudo, a agricultura por si não tem podido garantir, apesar dessas estratégias desenvolvimentistas, ao mesmo tempo a presença indispensável a essa atividade do campo, bem como uma atividade economicamente diversificada.

Percebe-se, hoje, um desprestígio cada vez maior do setor agrícola em relação a outros setores da economia.

Nota-se, por outro lado, que tem havido, com o passar dos anos, uma mudança profunda no marco de referência sobre o qual se situam os problemas da agricultura e do meio rural.

A busca da auto-suficiência alimentar, o aumento da consciência ecológica entre a opinião pública ou a necessidade de liberalizar os mercados internacionais, para facilitar os intercâmbios comerciais, são alguns dos fatores que têm ajudado a evidenciar que o marco de referência da agricultura e do mundo rural vem passando por um processo de modificação substancial nesses últimos anos.

Hoje em dia não é mais possível acercar-se dos problemas do mundo rural com a mesma bagagem intelectual utilizada no começo dos anos 80.

A própria visão de desenvolvimento, que antes identificava desenvolvimento agrícola como desenvolvimento rural, foi substituída por uma concepção mais integral da política agrária, que busca estratégias capazes de dinamizar todos os recursos endógenos agrícolas e não-agrícolas existentes nas comunidades rurais.

A comunidade rural deixa de ser encarada simplesmente como a área geográfica onde se produziam somente produtos agrícolas, para ser vista também como produtora de outros bens ou serviços tangíveis ou não.

Quando se sabe que os países a cada dia estão se estruturando para se enquadrar dentro de uma nova ótica mundial, em que a competitividade, a eficiência e a eficácia, bem como a melhor alocação de recursos - já foi falado isso aqui com relação ao custo/Brasil - são alguns dos objetivos básicos a serem alcançados por eles, torna-se mais uma vez evidente que deverão continuar apoiando a agricultura e, por conseqüência, revendo a própria concepção de meio rural e desenvolvimento rural.

Entre as estratégias que atualmente se consideram mais adequadas para tentar resolver os problemas citados, encontra-se a pluriatividade, ou seja, que objetiva promover o desenvolvimento rural mediante a combinação de atividades econômicas sem perder de vista a sua base territorial, procurando aumentar a dinamização dos recursos nela existentes e maximizar não só os recursos humanos, mas também os recursos fundiários e financeiros disponíveis, com o intuito de estimular todas as atividades que possam ter lugar no meio rural. Em outras palavras, essa estratégia possibilita às famílias que desejam viver no meio rural obter um nível adequado de renda por meio de combinações de outros tipos, como múltiplas atividades, tanto de natureza agrária, como as culturais, gastronômicas, turísticas, etc, maximizando as oportunidades que se apresentam no meio rural ou criando-as.

A pluriatividade torna-se patente no setor agrícola, principalmente quando se nota, em razão das transformações que vêm ocorrendo nesse setor, resultantes, por exemplo, da aparição da agricultura de tempo parcial, que essas alternativas certamente poderão contribuir para consolidar as comunidades rurais, estimulando sua atividade, seu dinamismo e dotando-as de alta qualidade de vida, o que permitirá a elas reter e inclusive atrair pessoas para o seu meio. Daí a conveniência de incentivar a diversificação de atividades econômicas no meio rural.

Isso já foi muito bem discutido aqui, inclusive com a explicação dos nossos palestrantes, na medida em que mostraram a preocupação com o fato de Santa Teresa produzir

hortifrutigranjeiros de uma maneira geral, obedecendo à própria condição de sua realidade, que são as minipropriedades.

Vários documentos que tratam do desenvolvimento rural têm destacado como alternativa viável, tanto para as pequenas e médias empresas, quanto para os pequenos e médios agricultores, o turismo rural, ou seja, uma atividade organizada, sistematizada e cuja implementação traga benefícios ou rendas que repercutam diretamente em favor dos habitantes do meio rural.

Além desses aspectos, o turismo rural poderá contribuir, também, para o desenvolvimento das comunicações, da informática, da melhoria e manutenção da infra-estrutura, da revitalização da vida local, como, por exemplo, na geração de novas modalidades de emprego, serviços e, ainda, como indução da formação profissional necessária à execução das nossas tarefas.

O turismo deve ser visto ainda como um recurso complementar da atividade agrária integrado ao ciclo de renovações de modernização da agricultura. Configura-se, assim, como uma das atividades econômicas básicas para freiar possíveis excessos e, por sua vez, dinamizar o desenvolvimento das regiões mais desfavorecidas que contam com a possibilidade de recursos atrativos.

O mundo moderno assiste atualmente a uma dicotomia de situações: de um lado, a sociedade se universaliza pela uniformização dos costumes graças à tecnologia da informação, e, por outro, cresce nela a preocupação pela valorização das coisas locais e regionais. É como a reação espontânea à padronização em que pessoas revivem as antigas culturas esquecidas bem como hábitos e costumes.

Assim sendo, atividades no meio rural podem representar instrumento positivo de revitalização do meio cultural da localidade de uma região. Uma das características do nosso século está relacionada com as profundas mutações que se verificam no meio rural. A mais acentuada modificação se refere ao abandono das atividades rurais e à migração dos trabalhadores agrícolas em direção às zonas urbanas, movidos pelo objetivo de evitar o isolamento econômico e social.

O turismo rural constitui-se em profunda reformulação e revitalização de certos aspectos ligados às áreas rurais. O espaço rural no Brasil conta com importantes recursos naturais e socioculturais, que são pouco utilizados pelo turismo, hoje concentrado principalmente no litoral.

Segundo dados das diferentes instituições ligadas à área turística, atualmente percebe-se que a maioria dos que demandam esse tipo de atividade procede do meio urbano e geralmente das grandes áreas metropolitanas. Segundo essas mesmas fontes, o seu crescimento no próximo qüinqüênio apresenta tendência a elevar-se. Essa dinâmica favorável se deve, dentre outras, às seguintes causas: 1 - tendência à saturação de algumas zonas turísticas tradicionais, apesar de alguns estudos não preverem uma transferência massiva da clientela para o turismo rural; 2 - melhor satisfação em relação a outras formas de turismo como o ecológico, cultural, etc., que atualmente são utilizados com sol e praia e crescente demanda de espaços abertos para a prática de uma gama ampla de atividades lúdicas, desportivas, dentre outras; 3 - perfeita adaptação ao novo estilo de férias, geralmente curtas, fora de estação e em fins de semana, processo cada dia mais praticado; 4 - adaptação às novas tendências da demanda, maior autonomia, deslocamento em veículos próprios e com a família, contato personalizado, relação com a população local dentre outras; 5 - destaque pelos meios de comunicação da importância do turismo rural, mediante a apresentação de uma imagem bucólica da vida rural, defendendo um modo de vida mais natural e alternativo, ressaltando o estresse urbano, além de evidenciar as recomendações médicas em prol de um tipo de vida mais saudável; 6 - aumento da renda **per capita** associado a uma elasticidade de renda da demanda/turismo entre outras.

Apesar de não ser uma solução para os problemas de desenvolvimento rural, o turismo rural apresenta-se, em diversos países, como atividade importante que deve ser promovida de forma harmônica e integrada para fomentar as atividades econômicas, a manutenção dos recursos naturais e a articulação social, territorial e institucional do espaço rural.

Essa atividade, como acontece em países como França, Portugal, Alemanha e Espanha entre outros, tem contribuído para melhorar a renda da população e para gerar novos empregos na região tanto direta como indiretamente, mediante a oferta de serviços, bem como a melhoria da qualidade de vida dos habitantes do meio rural, reduzindo as desigualdades regionais e integrando sócio, econômica e culturalmente essa população.

Segundo o Conselho Mundial de Viagens, o negócio turístico mundial deve gerar em torno de US$7 trilhões e empregar direta e indiretamente cerca de 338 milhões de pessoas até o ano 2005. No ano de 1996, os negócios gerados pelo turismo representaram para o mundo US$3,6 bilhões. O turismo contribui com 10% do PIB mundial e 11% de todo o total de impostos mundiais. Uma em cada 15 pessoas empregadas trabalha com turismo. Em 1994, mais de 5,5 milhões de pessoas trabalharam com turismo em todo o Brasil. Dentro do contexto mundial, a indústria do turismo é a que apresenta os mais elevados índices de crescimento. Além disso é uma indústria que remunera os seus empregados em 6,1% acima da média salarial.

O Quênia, simplesmente um país pequeno da África, faturou, em 1988, apenas com o turismo, US$400 milhões; a Costa Rica, que é bem menor que esse Estado, recebeu 50 mil visitantes em 1988 e cerca de 300 mil em 1994. A Espanha recebe anualmente 40 milhões de pessoas, e o turismo representa 10% do seu faturamento; a França recebeu este ano, por dados via Internet, 60 milhões de turistas, mais do que a população da França.

A participação brasileira no mercado mundial de turismo está ao redor de 5% do total de viagens internacionais. O ecoturismo, que é considerado como 5% do turismo em geral, foi responsável pela movimentação de apenas US$2,2 milhões no Brasil. Hoje, segundo dados que vi nesta semana na Veja, a perspectiva é de US$2,5 milhões em relação ao turismo.

O turismo é formado por amplo e diversificado conjunto de atividades econômicas, com importância destacada no setor de serviços, na indústria e no comércio em geral. Sabe-se que 52 setores da nossa economia são diretamente impactados pelo bom desempenho da indústria turística, com reflexos diretos e indiretos na geração de empregos.

O Brasil, segundo as organizações do ramo, é um dos países mais completos para esse tipo de turismo, pois possui uma riqueza gigantesca dentro daquilo que o mundo chama de biodiversidade, isso sem falar nos 7.400Km de litoral, rios, cavernas e até neve nas serras de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul.

Outro índice que evidencia a importância dessa atividade pode ser buscado na mídia, na televisão, nos jornais ou nos cadernos especializados nessa área, bem como programas televisivos que abrem espaço diariamente para promover essa tendência ou atividade. Apesar da importância que se vislumbra com o turismo, e especificamente com o turismo rural como fator acelerador do desenvolvimento rural, tem-se notado, entretanto, em algumas regiões potencialmente propícias para esse tipo de atividade - como esta em que nos encontramos hoje - que a sua introdução está ocorrendo muito mais por intuição de alguns empresários do que por intermediação e incentivo das organizações responsáveis pela promoção do desenvolvimento rural.

Esse tipo de atividade que começa a ser implementada, ainda que de modo incipiente, nessas regiões poderá, com certeza, receber melhor incentivo e planejamento à medida que outras instituições passem a acreditar nela e apoiá-la.

Tendo em vista essa assertiva e por considerar que essas regiões podem ser consideradas como turísticas em razão de algumas características relacionadas com a atividade, recursos climatológicos, recursos hídricos, paisagens plásticas, etc., além de serem caracterizadas como cidades importantes, inclusive algumas conhecidas e demandadas pelo público internacional, e, por outro lado, por serem detentoras de experiências relevantes na área turística, além de uma infra-estrutura, ***grosso modo***, adequada a essa atividade, necessário se faz que as instituições responsáveis pelo turismo, tanto estadual como local, juntamente com a iniciativa privada, num processo de parceria - que já foi muito bem discutido aqui hoje -, acreditem e invistam no turismo mais intensivamente, com o objetivo de desenvolver nessas regiões, mediante o processo participativo e interativo de todas as forças políticas e administrativas dessas áreas, alicerçadas nas potencialidades naturais do maior país tropical do mundo.

Assim sendo, como se pode perceber, o turismo rural como indústria sem fumaça pode contribuir para conscientizar a sociedade da sua importância como instrumento do desenvolvimento rural, principalmente quando a participação de todos os empresários relacionados com essa área - hotelaria e comércio, bem como de todos os administradores municipais e estaduais, prefeitos, deputados, entre outros, juntamente com a população a ser beneficiada, se faz presente.

A instrumentalização de uma política de turismo rural do Brasil se faz urgente por sua importância na revitalização da zona rural, na melhoria da qualidade de vida e no intercâmbio entre a população rural e urbana como mecanismo de conservação dos recursos naturais e a reabilitação do patrimônio sociocultural, na diversificação da oferta turística brasileira e na compreensão entre os habitantes dos diferentes Estados.

Necessário se faz que a iniciativa local, apoiada pelas instituições responsáveis pelo desenvolvimento regional, invista nessa área e crie alternativas para que o turismo rural converta-se realmente em motor acelerador do desenvolvimento local e regional.

Para isso torna-se necessária, se quisermos que o turismo seja encarado como atividade econômica relevante para o desenvolvimento do País, uma permanente articulação entre os diversos setores públicos e privados, no sentido de agilizar soluções, eliminar entraves burocráticos, compartilhar decisões e facilitar a participação de todos os envolvidos no processo de crescimento econômico do País.

Para que essa proposta possa surtir os efeitos desejados, a decisão política é dos Senhores.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. - Com a participação e proficiência do Professor José Geraldo Araújo, encerra-se o primeiro painel, no que se refere às exposições.

Cumpro o dever de, primeiramente, registrar a presença do Sr. Etevaldo Damásio, ex-Prefeito de Santa Teresa* e de alunos da Faculdade de Turismo da UVV, Universidade de Vila Velha.

Finalmente, já está presente ao Seminário o Sr. Otacílio José Coser Filho, como Presidente da Associação Brasileira de Plantadores de Palmito. E, como empreendedor na área, está trazendo seu testemunho, numa experiência relativa à qualificação na agropecuária.

Vai ser neste momento agraciado, como estava previsto, o Sr. Otacílio José Coser Filho com um diploma do Senado Federal do mérito em desenvolvimento industrial pelo que possa, em perspectiva, motivar ou trazer de empreendimentos para a Região e para o Estado. Receberá das mãos do eminente Senador Elcio Alvares essa comenda.

Por favor, Sr. Otacílio José Coser Filho. (Palmas)

O Sr. Otacílio José Coser Filho pede um minuto para sua manifestação, o que concedemos. Falará em nome dos agraciados de hoje, em nome próprio e em nome do Dr. José Nider Barbosa Menezes.

O SR. OTACÍLIO JOSÉ COSER FILHO - Bom dia, Senhoras e Senhores, Senadores Elcio Álvares e José Ignácio, demais autoridades da Mesa. É com muita satisfação que venho receber este diploma.

O nosso grupo, há nove anos, aventurou-se no processo de palmito no Brasil, e aventurou-se com os pés no chão. Hoje, esse processo está se disseminando no Brasil. Ou seja, em vez de derrubarem-se árvores no meio da mata, em vez de se fazer algo sem cuidados higiênicos, estamos fazendo um processo ecologicamente correto e de saúde perfeita.

Já contamos hoje com mais de 200 associados no Brasil, em 10 Estados da União. Penso que Santa Teresa também tem como desenvolver. O local é factível, e haveria meios de montarem-se modelos de cooperativas, que já temos ligados à nossa associação dessa forma. Então, trata-se de uma nova maneira de se portar diante do mercado, que é totalmente extrativista e poderia facilitar àqueles pequenos sitiantes uma nova cultura alternativa. Se alguém tiver interesse, estou à disposição para maiores detalhes.

Sinto-me muito honrado por esse trabalho, que não é meu - quero deixar bem claro -, mas é um trabalho de equipe, porque eu, sozinho, não sou nada.

Agradeço aos nossos outros diretores e colegas da Associação. Muito grato. (Palmas)

O SR. - Lembro, por fim, ao terminar este primeiro painel, que agora se dará aqui ao lado um *coffee break*. Mas gostaria de solicitar a todos que observassem o tempo de 20 minutos para o lanche, a fim de que passemos logo ao painel seguinte.

Lembro que os Prefeitos presentes ou representantes da Região estarão às 13 horas com os Vereadores desses mesmos Municípios, fazendo uma reunião de aproximação de interesse com as autoridades federais e estaduais presentes, ali ao lado. Apenas os Srs. Prefeitos e Vereadores envolvidos estarão nessa reunião. Estará presente o Governo de Estado, representado pelo Dr. Antônio Carlos Medeiros, e os dois Srs. Senadores também estarão presentes.

Muito obrigado. Até mais breve.

(Pausa para o *coffee break*.)

O SR. (Não identificado) - Dr. Gentil Antônio Rui, que está também convidado para debatedor. O Senador José Ignácio...(Pausa)

Tivemos de fazer uma adaptação à mesa, para que seja possível o uso da tela de retroprojeção. (Pausa)

Solicitamos aos presentes que, com a tolerância e o consentimento de todos, adaptemos a programação em vista da presença muito prestigiosa para o evento do Senador Elcio Alvares.

Concedemos a palavra, neste momento, ao eminente Senador Elcio Alvares, que prestigia esses eventos. A propósito, no seu pronunciamento, vai destacar-se num tema em que tem experiência, já de todos conhecida, pois S. Exa. passou pelo Governo do Estado e, neste momento, no painel que se inicia, o tema é exatamente este: Estado, Sociedade e Desenvolvimento. S. Exa. falará sobre a proporção que devemos ter entre essas três vertentes.

O Senador Elcio Alvares dispõe de até 10 minutos para manifestar-se, tendo em vista a linha do Seminário neste painel.

A seguir, farão uso da palavra, nesta ordem, o Professor Antônio Carlos Medeiros, o Dr. Arlindo Vilaça, conforme todos conhecem do programa, e finalmente o Professor Sebastião Balarini. Após a última exposição, os convidados nominados como debatedores disporão de até 3 minutos cada um para sua intervenção. Poderão fazê-lo opondo uma dificuldade, uma dúvida a um dos expositores, ou fazendo uma complementação de sua experiência. Por exemplo, o Sr. Otacílio José Coser poderia oportunamente assim o fazer a respeito do seu conhecido trabalho na questão do selo de qualidade do palmito.

Passo a palavra ao Senador Elcio Alvares.

O SR. ELCIO ALVARES - Serei muito breve, porque já estamos com o horário adiantado, e a magnitude dos temas que vão ser abordados agora nos impõe uma reunião inteiramente reflexiva.

Queria fazer um registro, que é do meu dever. Temos acompanhado esses Seminários ao longo do Espírito Santo, um trabalho notável de contribuição àqueles que realmente querem o Estado com uma visão cada vez maior. Trata-se de um Estado que tem realmente uma projeção extraordinária nos anos futuros que temos pela frente. Esse movimento que o Senador José Ignácio está fazendo, ao lado do Sr. Geraldo Simões, do Sr. Ricardo Santos e tantos outros aqui presentes, tem de merecer um registro público.

A Bancada de Senadores do Espírito Santo tem atuado hoje, diria, como se fosse uma só pessoa: Gerson Camata, José Ignácio e Elcio Alvares. Votamos de maneira rigorosamente igual em todas as votações do Senado e, em relação ao Espírito Santo, sempre adotamos um comportamento que é fundamental, não só para a governabilidade do Dr. Vitor Buaiz, mas também para os altos interesses do Estado.

Para que se tenha uma idéia, tivemos anteontem uma reunião no gabinete do Ministro Pedro Malan, estando presentes os Srs. Senadores José Ignácio, Gerson Camata, eu, o Governador Vitor Buaiz e o Secretário Rogério Medeiros. Fomos decidir, talvez, um dos assuntos mais importantes para o desenvolvimento do nosso Estado, que é exatamente a questão do Banestes.

O Banestes teve uma série de problemas. Alguns Deputados não estando entendendo a gravidade da situação do Banestes e ficam arranjando pretextos políticos em um momento em que este banco está se afirmando. O Banestes hoje é a espinha dorsal do desenvolvimento do Espírito Santo, representando o governo estadual, evidentemente, e este banco tem mais de 3 mil funcionários.

Temos uma preocupação muito grande com esse banco, sendo os Senadores José Ignácio e Gerson Camata muito dedicados. Levamos ao Ministro Pedro Malan a nossa palavra e, para satisfação de todos os capixabas, há 2 ou 3 dias, foi assinado um protocolo de recuperação do Banestes. Essa é uma ação para apenas exemplificar o nosso ponto de vista de Senadores em relação ao Estado, no momento em que nós, em nome da governabilidade, damos inteiro apoio às ações honestas e corretas que partem da administração pública.

Mas, de uma maneira muito especial, é meu dever louvar e destacar a atuação do Senador José Ignácio, que tem sido um companheiro admirável. S. Exa. tem sido, em todos os momentos, um Senador que eu diria perfeito em função do Espírito Santo.

Por essa série que estamos tendo aqui, pela elevação dos temas adotados, pelo gabarito dos expositores e palestrantes, temos uma visão correta de que é um trabalho da maior profundidade, uma contribuição que vai ficar registrada, com a participação de todos, por iniciativa deste nosso grande Senador.

Mas, aqui em Santa Teresa, dentro de uma região que acompanha muito de perto os eventos econômicos, quero fazer outro registro. Tivemos agora praticamente acertada a questão do Porto de Barra do Riacho, que deve registrar cerca de um milhão de contêineres ao ano. Seria injustiça de minha parte ou de qualquer outro se não déssemos ao Senador José Ignácio, nesse trabalho, moldura excepcional de relevo. Desde o primeiro momento, S. Exa. foi um batalhador em favor do Porto de Barra do Riacho, e o Porto de Barra do Riacho vem aí para transformar, talvez, o sistema portuário do Espírito Santo no sistema portuário mais importante do nosso País. Portanto, é uma alegria muito grande.

Vão falar logo após minha breve locução os Srs. Antônio Carlos Medeiros e Arlindo Vilaça. O Espírito Santo tem de estar consciente de que temos elementos da mais alta qualidade, como esses dois nomes que acabo de citar. O Sr. Arlindo Vilaça, posso dizer muito de perto, é um dos planejadores do meu governo. Nunca falo no meu governo, mas, neste momento, o faço em razão de Arlindo Vilaça. Quero destacar que foi, indiscutivelmente, Arlindo Vilaça, na Fundação Jones dos Santos Neves, quem criou uma usina de inteligência que deu resultados. E até hoje temos vários projetos que nasceram com aquele grupo liderado por Arlindo Vilaça e que ainda reproduzem para o Espírito Santo iniciativas da mais alta importância.

Na mesma linha de Arlindo Vilaça, cumpre mencionar que Antônio Carlos Medeiros hoje tem uma participação também muito direta no Governo Vitor Buaiz.

Não bastassem esses dois expositores, importa destacar os talentos dos que ouvi aqui. Tive uma magnífica palestra, exatamente sobre a potencialidade da nossa agricultura, dos nossos setores, aqui pelo Sr. Ventura. Achei muito importante. Isso é uma contribuição. Estamos aqui, num dia de sábado, discutindo aquilo que é fundamental para o nosso Estado.

Portanto, neste momento, não me quero estender. Acho que os dois palestrantes que agora me sucedem têm muita autoridade técnica para dissertar sobre os problemas do Estado, mostrar o que é o Estado do Espírito Santo.

A mim me compete simplesmente, em meu nome e em nome do Senador Gerson Camata, dizer que José Ignácio Ferreira é um Senador que muito orgulha a todos, principalmente a nós que temos a grande honra de tê-lo como Colega no Senado da República.

Parabéns aos organizadores, aos Srs. Geraldo Simões e Ricardo Santos e a todos os que integram a comissão organizadora. Estamos muito felizes, porque o Sr. Alcino Silvestre tem também dado demonstrações muito importantes da seriedade da administração que está sendo emprestada a Santa Teresa, assim como os prefeitos que aqui estão presentes, de Santa Maria do Jetibá, de Laranja da Terra, de São Roque do Canaã, que são pessoas que estão tendo essa visão de planejar para construir, não só um Município forte, mas um Estado profundamente promissor como um dos Estados mais importantes da Federação.

Aos meus cumprimentos, junto aqui, inegavelmente, a homenagem e o apreço de todos aqueles que têm responsabilidade, e proclamar que José Ignácio Ferreira, Senador da República, hoje é um Senador fundamental para a vida e para o desenvolvimento de nosso Estado. Minhas homenagens.

O SR. (Não identificado) - Boa tarde a todos. Quero saudar, mais uma vez, os integrantes da Mesa, e agradecer especialmente ao Senador José Ignácio pelo convite para participar deste debate e ao Senador Elcio Alvares pela generosidade.

Gostaria só de esclarecer que pedi licença à coordenação dos trabalhos para reduzir de forma substancial a minha apresentação, dado o adiantado da hora. Vou fazer uma apresentação muito breve, apenas colocando algumas anotações que fiz no sentido de tentar responder, por meio de algumas constatações, à seguinte pergunta: Por que nas sociedades contemporâneas, em todos os níveis, nacional, estadual e municipal, estamos construindo novas formas de governo? A partir dessa pergunta, eu gostaria de fazer algumas constatações: umas de natureza conceitual e outras de natureza prática, de forma bastante rápida, para que possamos, também, ouvir os outros palestrantes e, eventualmente, ainda fazermos um debate.

A primeira constatação que eu gostaria de fazer - e todas elas são no sentido de provocar reflexões e o debate - é que, a meu ver, o debate no Brasil, e em outros lugares do mundo também, sobre a questão de Estado, sobre o papel do governo tem sido, às vezes, fragilizado, porque tem-se colocado muita ideologia nesse debate e tem-se procurado mascarar a sua substância na medida em que se colocam rótulos nas questões que são debatidas.

Então, por exemplo, quando se utiliza o rótulo de neoliberalismo, um rótulo mal importado para o Brasil, a partir dele se classificam várias coisas como neoliberais. Essa é uma colocação que tende a mascarar a substância do debate.

Então, eu gostaria de chamar a atenção para o fato de que essa questão de Estado, de Governo, no nosso País, tem sido fragilizada. Ou seja, o debate tem sido fragilizado porque se procura, antes de discutir o conteúdo, colocar rótulos em posição de "a" ou de "b" e, aí, o debate fica fragilizado.

A segunda constatação que eu gostaria de fazer é que uma nova forma de governo está emergindo na sociedade - seja nas sociedades chamadas desenvolvidas, seja nas sociedades chamadas emergentes. E isso está acontecendo porque a humanidade está entrando em uma nova era histórica. V

Até meados dos anos 70 deste século, vivíamos em uma Era histórica que se convencionou chamar de Era Moderna; a partir de meados dos anos 70 para cá, entramos em outra Era, que, também por convenção, para efeito de entendimento, se convencionou chamar de Era Pós-Moderna.

Na medida em que a sociedade está mudando, tanto do ponto de vista econômico quanto do ponto de vista social, político, cultural, tecnológico etc., na medida em que está havendo essas mudanças, isso acarreta o surgimento de novas formas de governo que emergem para dar conta do chamado fenômeno da pós-modernidade.

Relacionando especificamente a questão de que uma nova forma de governo está surgindo, a partir da constatação de que vivemos uma nova Era, a chamada Era Pós-Moderna, a primeira coisa que seria importante colocar, também nesse nível de constatação, é que o debate sobre esse problema também tem sido fragilizado na medida em que se fica discutindo se a questão é de mais ou menos governo, se é de Estado mínimo ou de Estado máximo, quando, na verdade, a questão central é saber como seremos capazes de produzir o melhor governo. Temos de entender que, enquanto a sociedade existir, existirá a necessidade de haver produção de decisões coletivas; enquanto houver necessidade de produção de decisões coletivas, então teremos necessidade de governo.

Não está em questão a necessidade ou não de governo. Então, a meu ver, o que enriquecerá o debate é a constatação de que precisamos construir uma nova forma de governar, uma forma melhor, que não quer dizer necessariamente menos governo ou mais governo. E, nesse sentido, a forma que tem emergido e que está sendo implantada em vários países do mundo e está sendo implantada também em nosso País, e no nosso caso aqui, do nosso Estado, também estamos tentando implantar essa forma, é a forma de governo chamado

não burocrático, ou seja, um governo que se paute por alguns princípios que são principalmente os seguintes: o princípio da flexibilidade, o princípio da inovação e o princípio da capacidade empreendedora, entendendo-se capacidade empreendedora pela aplicação de recursos no sentido de maximizar a produtividade geral e no sentido de maximizar também a eficiência na prestação de serviços.

Essa nova forma de governo, chamada, portanto, da forma não burocrática de governo, é que está se tentando construir no País, é que se está tentando construir no nosso Estado; é uma forma que procura se adaptar ao fato central de que na era chamada pós-moderna vivemos duas realidades importantes, a primeira é que somos uma sociedade de informação e a segunda é que a economia hoje é baseada no conhecimento. Então é preciso, tendo em vista que as duas características centrais da era pós-moderna são essas, a questão da sociedade da informação e a questão da economia do conhecimento, é preciso que se criem formas flexíveis, ágeis, inovadoras e empreendedoras de governo. Para que isso seja colocado em prática é que particularmente nós, no governo do Estado, estamos promovendo um processo de reforma do Estado, que já começou há mais de 2 anos e que esperamos que possa ter continuidade, porque esse é um processo que leva no mínimo uma geração inteira, esse é um processo que certamente necessita de mais de um período do governo para ser colocado em prática.

Essa reforma que estamos tentando colocar em prática no governo do Estado, a partir dessas constatações mais conceituais que tentei colocar de uma forma muito breve, muito esquemática, ela tem alguns objetivos muito claros, que eu gostaria de enumerar rapidamente, que são os seguintes: o primeiro objetivo é que uma forma de governo para ser flexível tem que estimular a competição entre os prestadores de serviços para que estes, de preferência de forma terceirizada, através da competição entre eles, levem à melhoria da qualidade desses serviços. Então um primeiro objetivo é gerar competição para melhorar a prestação de serviços. O segundo objetivo é que uma reforma de Estado tem que dar poder aos cidadãos, no sentido de retirar poder da máquina burocrática e transferi-lo para os cidadãos. Por exemplo, um forma que estamos colocando em prática no governo estadual, dentro desse princípio, é a forma de criação de câmaras setoriais, através das quais várias decisões de governo são tomadas. Por exemplo, o Senador Elcio Alvares mencionou aqui a questão do Porto de Barra do Riacho. Essa questão foi encaminhada também através de uma câmara onde havia participação de empresários, de trabalhadores, dos representantes políticos e onde se conseguiu chegar a um consenso de um encaminhamento que resultou em medidas que vão sair do Governo Federal, que deverão viabilizar o Porto de Barra do Riacho. Então essa não foi uma decisão burocrática, mas foi uma decisão com participação das partes envolvidas.

Outro princípio que buscamos colocar em prática é a necessidade de ter metas na atividade governamental, metas que possam ser medidas para que se possa avaliar o desempenho do governo, e outro ainda é que é preciso que o governo seja guiado por missões para que a sua atuação seja avaliada; e por último que se tenha um enfoque na prestação de serviços que trate o usuário de prestador de serviços não meramente como usuário mas como um cliente que faz uma demanda que precisa ser atendida.

O que nós estamos, portanto, tentando colocar em prática no governo estadual é uma reforma que tem esses pressupostos e que estão sendo colocados em prática há mais ou menos dois anos, e que levam a uma idéia de que nós precisamos construir um novo modelo do governo e que esse novo modelo deve ter, basicamente, como objetivo principal, o que nós chamamos de devolver o governo à sociedade, porque a forma existente anteriormente e que ainda está em curso é uma forma burocrática de governo onde o poder das clientelas e das corporações acaba se sobrepondo ao interesse geral, acaba se sobrepondo ao interesse público. Por isso é que estamos tentando implantar essa forma flexível onde exista uma devolução do governo à sociedade.

Portanto, o que eu gostaria de dizer é que tanto em nível nacional quanto estadual e, também, em muitos casos, em nível municipal, é que o que nós precisamos fazer no Brasil, na verdade, é desprivatizar o governo porque, ao longo dos anos, os governos, nos seus três níveis, acabaram atendendo a interesses específicos com práticas clientelistas e corporativistas. Portanto, a criação de um novo modelo significa desprivatizar o governo.

Finalizando, isto é um processo, como dizia no início, que entendemos ser para uma geração inteira. Nós estamos apenas começando e torcemos muito para que a sociedade capixaba e as nossas lideranças políticas consigam construir formas de escolha das novas lideranças estaduais que permitam que haja uma certa continuidade nesse processo de reforma, porque estamos convencidos de que aqueles governos que estão dando certo neste País ou que deram certo, do ponto de vista de projetos de desenvolvimento e do ponto de vista administrativo, são governos que vieram no bojo de uma formação de alianças, onde o projeto está na frente das pessoas e, portanto, onde as pessoas que assumem esse projeto o colocam como fator preponderante, evitando um mal que existe, de forma clássica, na administração pública brasileira que é o fato de que o governo que entra nega o que sai, e portanto se produz uma descontinuidade administrativa e política que acaba prejudicando a própria sociedade.

De uma forma bastante breve e superficial, são essas as constatações que gostaria de fazer sobre o aspecto geral das formas de governo que estão sendo construídas e sobre o aspecto também conceitual - mas trazendo para a nossa realidade - de quais são os objetivos práticos que nós estamos tentando colocar em prática no Governo Estadual.

Muito obrigado pela atenção.

O SR. (Não identificado) - Pela programação que se segue, ouviremos o Professor Arlindo Vilaça mas, antes, devo um esclarecimento pela Coordenação: logo que se inicia a exposição do Professor Arlindo Vilaça, a municipalidade desta Região Central Serrana II, as sete que constam do folder e que estão presentes nessa região, por seus prefeitos presentes ou, não estando os prefeitos, os vice-prefeitos presentes, ou ainda, não sendo assim, os representantes habilitados por essas municipalidades e os sete municípios, incluído aí o de Santa Tereza, e os Presidentes de Câmara Municipal desses mesmos municípios estarão agora, a partir do início da exposição do Professor Arlindo Vilaça, reunindo-se para, em contato de interesse político da região, com as autoridades federais presentes - no caso, o Sr. Senador Elcio Alvares e o Sr. Senador José Ignácio Ferreira e a autoridade estadual presente em nome do Governo do Estado do Espírito Santo, Dr. Antônio Carlos Medeiros - a fim de que possa mais ao lado, numa sala que já está pronta e separada ali no Auditório, naquela construção ao lado.

// COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO

Solicito que os Srs. Prefeitos e Presidentes de Câmaras estejam atentos e se dirijam para lá, neste momento. Esta reunião deve ocupar esse grupo de interesse por 40 minutos.

Passamos a palavra ao Dr. Arlindo Vilaça.

O SR. ARLINDO VILAÇA - Boa tarde a todos. Gostaria de saudar os membros da mesa - os ausentes, atualmente: os Srs. Senadores José Ignácio Ferreira e Elcio Alvares e dizer que eu tentei cumprir o meu dever de casa que é falar sobre o desenvolvimento integrado, preparando uma fala que buscasse enfatizar o fato de que, historicamente, essa região que está sendo objeto de uma análise nesse encontro de hoje, é a única região do Estado do Espírito Santo que pode ter alguma raiz de ação integrada na história.

Todos nós sabemos que a nossa geografia não foi muito positiva para a integração. Os nossos rios correm no sentido oeste-leste e, conseqüentemente, fizeram vários recortes no nosso território, e que desarticulou, historicamente, o nosso desenvolvimento. No entanto, essa região, inclusive por seus próprios cursos de água, foi preciso que alguns desses que hoje são municípios tivessem na história um momento de desenvolvimento integrado. Nesse sentido, o rio Santa Maria foi importante para integrar esses municípios no sentido leste-oeste e o Santa Joana, de uma certa forma, desembocava um pouquinho para Colatina mas ajudava. Ajudou, por exemplo, o surgimento de cidades como Santa Leopoldina que foi um pólo importante de comércio nessa integração.

No entanto, em função dos últimos acontecimentos da economia mundial e da economia brasileira, eu achei que aquele esforço de preparação de enfatizar essas peculiaridades da região estavam absolutamente defasados. Os primeiros efeitos do que pode ser a globalização estão aí. A Bolsa de São Paulo foi a que mais caiu no mundo. Apesar de dizerem que o problema da Bolsa de Hong Kong é culpa minha, pessoal, porque apliquei de uma só vez o meu contracheque de Professor da Universidade Federal do Espírito Santo naquela Bolsa, na realidade os efeitos do que está acontecendo em Hong Kong estão sendo

sentidos, hoje, por todos nós e aqueles que, minimamente, têm alguma atuação nos mercados financeiros. Mas eu não vou tentar enfatizar alguns efeitos da globalização em termos de Bolsa ou em termos de mercado financeiro porque isto é abstração para a maioria daqueles que participam de encontros como este, mas acho que precisamos refletir um pouco sobre globalização do ponto de vista, se é que ele pode afetar as nossas atividades.

A globalização pode significar, por exemplo, que uma cultura tradicional de um município de Santa Maria do Jequitibá, como foi o alho, pode ser acabado se permitirmos a importação absolutamente livre do alho chinês. Podemos inviabilizar uma atividade empresarial moderna, arrojada, como é a produção do leite tipo A, aqui no nosso vale do Canaã, se continuarmos achando que o importante é comprar onde estiver mais barato; conseqüentemente, podemos ter aqui não o leite produzido por vacas holandesas bem tratadas no patrimônio de Santo Antônio mas por leite produzido por vacas holandesas da Holanda ou da Alemanha, porque fica tão barato ou mais barato trazer de lá - porque lá é subsidiado - do que produzir aqui.

Diante dessa situação, de que a globalização tem efeitos tanto positivos quanto perversos, e o positivo pode ser, por exemplo, que a globalização pode viabilizar a exportação do nosso palmito para lá, ou seja, não serão só eles que irão vender leite aqui, mas essa é a versão que nós temos, temos duas maneiras de encararmos isto: a primeira é que, diante dessa constatação de que a interdependência que a globalização traz, traz tanto benefícios quanto custos, que do limão, a limonada. Então, vamos entrar nela porque não tem outra alternativa. Uma segunda - e eu não concordo com essa primeira - bem conservadora e na minha opinião: bem atrasada, é aquela de que temos que tentar construir alguma barreira, alguma muralha que proteja o Brasil do processo de globalização. Acredito que as duas posturas, a primeira muito identificada com as posições mais à direita da vida econômica brasileira e a segunda muito mais ligada a soluções à esquerda brasileira, nenhuma das duas está correta. Não podemos construir muralhas mas, também, acho que não temos que aceitar que do limão, a limonada. É possível - e eu advogo - que do limão não se tenha que necessariamente fazer a limonada mas, provavelmente, se possa fazer, por exemplo, picolé de limão, que é um pouquinho mais caro e nós podemos fazer sorvete de limão, e por que não pensarmos em fazer licor de limão?

A minha defesa aqui é no sentido de que, sabendo que o processo de internacionalização das economias em nível mundial é um processo irreversível e histórico, do qual nenhuma economia pode fazer de conta que não existe, nós não podemos dar uma de avestruz porque nos sabemos os efeitos disso e já pagamos na história o preço pela internacionalização. Sabemos, por exemplo, que a internacionalização trouxe uma série de benefícios para a economia capixaba, na década de 30 quebrou. Quebrou, por exemplo, a economia do município de Santa Teresa por conta do craque da Bolsa de Valores de Nova York - o preço do café foi lá embaixo e quebraram-se várias estruturas familiares e empresariais.

Ora, diante disso, o que nos resta? Penso que nos resta a famosa frase: se nós precisamos tentar globalmente - não podemos deixar de levar em consideração o que está acontecendo no mundo - temos que agir localmente, e eu não vou, aqui, fazer nenhuma colocação sobre como é que devemos pensar globalmente porque aqui faria parte de uma conversa muito mais longa e acho que já estamos adiantados na hora, mas não posso resistir à tentação de gastar um pouco mais da paciência dos senhores a respeito do que é possível se fazer em termos de se agir localmente.

No caso específico desta região que estamos trabalhando, agir localmente é, acima de tudo, buscar agregar valor. Isto que nós economistas estamos chamando de agregar valor - o que é isto? É adicionar coisas àquilo que já temos. O que temos nessa região que precisamos valorizar e, acima de tudo, agregar valor? Eu diria que nós temos dois grandes depósitos. O primeiro eu intitularia de ativo cultural ou ativos culturais. Temos uma natureza muito privilegiada nessa região e temos uma etnia diversa e complexa e que é muito rica, a qual precisamos valorizar. Como agregamos valor a essa natureza? Obviamente não é desmatando.

Acredito que precisamos agregar valor a essa natureza, por exemplo, buscando parceiros internacionais para valorizarmos essa nossa natureza através de projetos de pesquisas, para conhecermos melhor essa natureza e podermos saber melhor como aproveitá-lo. Sempre que eu vou, por razões de emoção, por razões de coração, à Reserva da Lombardia, me constrange pelo fato de não ver ali pesquisadores do mundo inteiro teriam interesse de estar ali fazendo pesquisa, trazendo, inclusive, recursos e obtendo informações que nos dariam um conhecimento melhor da riqueza que temos.

Como é que podemos agregar valor ao ativo étnico que temos nesta região - que acho que tem, hoje, a maior concentração desse ativo cultural?

Precisamos buscar, calcados na nossa etnia, nos articular com as pátrias-mães desses grupos étnicos que aqui estão, buscando não só nos valorizar indo às nossas raízes, mas trazer gerações atuais das nossas raízes para nos conhecerem, de tal forma que nos internacionalizemos pela emoção.

E a emoção aí é importante, porque não se faz mais turismo simplesmente para tomar coca-cola, conhecer o MacDonalds ou cheirar o mesmo tipo de detergente que um grande grupo hoteleiro utiliza. Cada vez mais, aqueles que têm renda e cultura, querem ter novas formas de conhecimento e de lazer. Essa pode ser uma das formas de buscarmos nos articular no mercado global a partir de coisas que temos disponíveis aqui.

A segunda proposta de agregação de valor é certamente a de agregarmos valor às atividades econômicas. E esta região é muito pródiga nos exemplos para isso. Ela está agregando valor, por exemplo, a uma atividade primária tradicional como a pecuária, produzindo o leite tipo A; está agregando valor às suas reservas de barro, para não mais produzir somente a lajota ou a telha, mas para produzir também uma cerâmica mais sofisticada. Esta região hoje já nos mostra que podemos agregar valor a uma atividade econômica tradicional como a produção da cachaça, para vendê-la não mais como cachaça, mas como aguardente, uma bebida mais sofisticada. Esta região prova que é possível agregarmos valor a determinadas atividades econômicas, por exemplo transformando as nossas cachoeiras ou os nossos cursos d'água em atração turística.

Pensar localmente aquilo que pode estar acontecendo em nível global é pensar simples e fazer aquilo que é possível e que está ao nosso alcance.

Eu não poderia, obviamente, encerrar esta minha fala - que busquei fosse a mais breve possível em função do adiantado da hora e de ter rasgado o dever de casa preparado e feito um improviso - sem fazer menção a uma outra atividade com a qual precisamos nos preocupar - e muito - e para a qual esta região também tem um acervo que precisa ser mais valorizado e aumentado, que é a educação. E aqui não estou me referindo à educação simplesmente enquanto ensino ou enquanto treinamento, mas enquanto uma forma de nos prepararmos para os desafios que a chamada economia mundializada nos apresenta a todos. E digo que esta é uma região privilegiada, porque aqui estão concentrados alguns estabelecimentos educacionais dos mais tradicionais da educação capixaba.

O Seminário dos Padres, que me faz lembrar e sentir mais saudade do meu saudoso pai, que aqui estudou, é um exemplo vivo disso, assim como o Colégio das Irmãs e a Escola Agrotécnica de Barracão, um patrimônio que pertence a esta região e que precisa ser ampliado. E não somente ser ampliado para termos mais turmas de 1° ou de 2° grau, ou mais pré-escolas ou mais turmas de escola técnica, mas para aproveitarmos esse ativo para também termos, nesta região, escolas de nível superior. Não para repetirmos os exemplos da chamada interiorização, que estão por aí, ou seja, para termos as mesmas escolas que temos em Vitória. Não. Mas, eventualmente, para termos, nesta região, escolas que não só estanquem a saída do jovem inteligente, do jovem privilegiado, mas, acima de tudo, que sirva também como um processo de atração de jovens de outras partes do Estado e do País em função possibilidade de termos aqui um ensino de excelência. E os exemplos de cursinhos estão aí. Uma vez mais, podem ser cursos de nível superior voltados para a valorização da etnia, do ativo natural que temos aqui. **(falha na gravação)**

... em qualquer parte do mundo, o Museu Homero Leitão, a Reserva da Lombardia e outros ativos naturais que temos nessa região seriam, obviamente, objeto de programas que poderiam se transformar em grandes projetos de pesquisa e em excelentes centros de educação superior.

Normalmente ao terminar uma palestra, digo que não existe receita na busca dos novos caminhos, dos caminhos do futuro ou até mesmo de como superarmos os desafios do presente. Penso que há um ingrediente dessa receita que todos precisamos ter em mente:

não se vai ter solução alguma se não houver vontade política. Acima de tudo, precisamos sair do jargão de entender que a vontade política é aquela da qual tem que estar imbuído o Senador, o Deputado, o Prefeito, o Governador ou o Vereador eleito por nós. A vontade política tem que ser de todos nós, indivíduos, que temos que nos organizar em sociedade civil para que possamos ter mais voz e sermos mais ativos. E, para que possamos ser parceiros dos políticos eleitos por nós nessas lutas, temos, acima de tudo, de ser melhores cobradores desses políticos para que eles possam exercer melhor as funções para as quais os elegemos.

Essa é a minha colocação. Estou à disposição dos senhores para discutirmos um pouco mais algumas dessas colocações, que eu espero que não sejam abstração, mas provocações feitas para que transformemos esta região em uma região mais próspera para todos.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. (Não identificado) - Queria saudar os demais integrantes da Mesa e o público presente.

O tema a mim reservado diz respeito aos incentivos fiscais do Espírito Santo e como esses incentivos podem contribuir para o desenvolvimento do Estado; foi solicitado a mim uma visão crítica, uma visão de melhora desses incentivos, ou seja, do que pode ser feito para melhorá-los.

Terei que falar em pé, uma vez que tenho algumas transparências para colocar.

Basicamente, temos três incentivos fiscais no Espírito Santo: Funre - Fundo de Recuperação Econômica do Espírito Santo, que é administrado pelo Bandes* e o colegiado chamado Geres; o Fundap - ligado às importações e às exportações, ou seja, ao sistema portuário; e, mais recentemente, o Fundes - que é um incentivo de ICMS para o capital de giro das empresas.

Apresentarei três transparências, uma para cada um desses fundos.

Em primeiro lugar, falaremos no Fundo de Recuperação do Espírito Santo, o Funres. Darei uma explicação rápida e farei algumas colocações sobre o que já vimos discutindo em termos de melhoria desse fundo. O Fundo de Recuperação Econômica do Espírito Santo é formado pelo imposto de Renda e pelo ICMS das empresas. Ou seja: as empresas descontam, quando declaram Imposto de Renda, 33% desse imposto e 5% de ICMS, formando um fundo. Esse fundo é repassado para projetos no Espírito Santo e somente empresas deste Estado podem fazer essa opção: Imposto de Renda e do ICMS que formam o fundo.

Como as empresas conseguem chegar aos fundos? As empresas, os empreendedores, estas empresas aqui ou outros empresários - não obrigatoriamente empresas - fazem um projeto para investir no Espírito Santo. Esse projeto passa por uma análise do Bandes, uma aprovação no Geres, que é um colegiado formado por representantes do Estado e do Governo Federal, e está pronto para receber os investimentos.

Esses investimentos vêm sob a forma de debêntures conversíveis e não conversíveis em ações. As debêntures não conversíveis em ações são pagas e voltam a compor o Funres. É como um financiamento, com TJLP a 4% ao mês, que tem de ser pago num determinado período, voltando, portanto, a compor o fundo. As debêntures conversíveis em ação tornam-se ações quando o empreendimento está pronto, depois, essas ações são colocadas em leilão e compradas por essas mesmas empresas que fizeram a opção e receberam o certificado de investimento por recursos que colocaram no fundo; esses certificados servem como moeda para essas empresas, nos leilões, comprarem as ações de volta.

Outros empreendedores também podem comprar essas ações, conseguindo os CIs - certificados - dessas empresas aqui. Ou seja, há um mercado aqui em que esses empreendedores podem comprar desses outros o certificado. Portanto, a moeda para comprar as ações são aqueles certificados que as empresas recebem pelas aplicações no fundo.

Esse é um sistema que funciona desde 1970 e que, pelo menos, já contribuiu para a implantação de um grande número de empresas no Espírito Santo. Bem aqui ao lado, por exemplo, você tem o Hotel Solar dos Colibris. Deve haver outros empreendimentos.

Qual a crítica que fazemos - e estamos fazendo, há até um processo em andamento - a esse sistema? Basicamente, é que, nessa forma aqui, eles, por trabalhar com debêntures e ações, só admite apoiar empreendimentos de certo vulto. Isto é, a empresa, para receber esses recursos, precisa ser uma sociedade anônima. E, para se montar uma sociedade anônima, é necessário enfrentar uma grande burocracia: gastos, registros, publicação de balanços, etc. Isso gera um certo custo, e não é possível para uma microempresa receber ou fazer todo esse processo.

Basicamente, a crítica é esta. O sistema permite uma outra forma de financiamento, que, comparada a este sistema, penaliza o pequeno empresário, que, posteriormente, tem que pagar todo o financiamento com recursos, com caixa, com reais, enquanto o grande empresário tem o benefício de comprar parte dessas ações com os tais CI.

Nesta semana, na Federação das Indústrias, houve uma reunião do Conselho de Economia, do qual faço parte. Quando da discussão do Funs, fiz essa proposta, que está sendo levada ao Congresso Nacional, porque a mesma depende de legislação federal. A proposta é a seguinte: permitir que o Funs faça financiamento não nesse sistema, mas para pequenas e médias empresas e que essas empresas possam pagar, parcial ou totalmente, esse financiamento com esses CIs. As empresas pequenas podem fazer essa opção, como normalmente o fazem. Toda empresa que paga ICM pode fazer essa opção dos 5% e, portanto, pode receber o CI. Mas essas empresas, por serem pequenas, precisam vender esse CI para que os outros comprem essas ações ou para que elas comprem ações de outros. A nossa proposta - esta é uma crítica de mudança - é a de que esses CIs possam pagar financiamentos ou, pelo menos, parte deles, já que aqui as empresas pagam parte do financiamento com CI e parte com reais. Esse é o primeiro incentivo.

Agora vou falar de um outro incentivo, que é o Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias, que hoje está ligado à importação. O Fundap é um outro sistema muito falado e discutido na imprensa. Quanto a esse assunto, ninguém "fica em cima do muro"; ou se é contra, ou se é a favor. Os grandes empresários são favoráveis a esse fundo, mas muitas pessoas são contrárias. Mas ninguém sabe muito bem do que se trata. Vou tentar, resumidamente, dar uma posição sobre esse fundo.

Uma empresa, para fazer parte do sistema Fundap, tem que ser local, ou seja, deve ter sede no Espírito Santo. A empresa deve também fazer um registro no Banes para participar do Fundap. Chamamos essas empresas de "fundapianas". Vamos supor que uma empresa desse tipo importe, por exemplo, US$100 mil ou US$100 milhões; não importa a unidade. Ao importar, essa empresa paga ICMS, que será de 12% se a mesma exportar o produto para outro Estado, como, por exemplo, para São Paulo. Se vender esse produto no Espírito Santo, a empresa pagará, em média, 17% de ICMS; há umas pequenas diferenças de Estado para Estado. Esse imposto é pago à Secretaria da Fazenda, que repassa ao Fundap, gerido pelo Banes - trata-se de uma contabilidade separada; não se trata de recursos do Banes -, 8% do imposto. A lei diz que devem ser pagos de 7,2% a 9%; a Secretaria repassa 8%.

O Banes repassa para a empresa, como financiamento, 8%. Trata-se de um financiamento feito em condições muito especiais. A carência é de cinco anos. O pagamento deve ser feito em vinte anos, e os juros são de 1% ao ano. Nesse ponto, surge uma crítica no sentido de que o Estado está jogando dinheiro fora e dando dinheiro para os grandes empresários. Devemos lembrar que esse dinheiro foi gerado pela empresa, ao fazer uma importação pelo Espírito Santo, a qual normalmente é feita pelo Estado de São Paulo. O Tacinin, que está presente aqui, conhece isso muito bem. Por exemplo, todos sabem que estão sendo importados carros pelo Espírito Santo, porque há incentivo para isso. A primeira crítica deveria ser feita no sentido de separar as empresas que importariam os produtos por aqui sem esse incentivo daquelas que importariam por aqui somente com um incentivo.

Se acabarmos com o Fundap, a arrecadação diminuirá, e, se isso ocorrer, não haverá recursos do Tesouro do Estado. A grande discussão é feita no sentido de se saber que empresa ficaria aqui sem a existência do Fundap. Na minha avaliação, possivelmente no máximo 20% a 30% do que é feito hoje teriam continuidade. É claro que não há como medir isso.

Essas condições são favoráveis exatamente para trazer as empresas de fora para este Estado para fazer isso. Nós - digo nós, porque, na época, eu era Diretor do Banes também - trouxemos a Xerox para este Estado. Poucas pessoas sabem que a sede da Xerox brasileira

está localizada no Espírito Santo, perto da UFES. Essa empresa só veio para este Estado, porque havia esses incentivos; foi montado um centro de desenvolvimento.

Desse financiamento de US$8 milhões recebidos pela empresa, voltam para a empresa US$7,44 milhões, ou seja, 93% do financiamento. Os outros 7% do financiamento ficam no banco em forma de caução, para investimento da própria empresa em projetos no Estado. Esses projetos são apresentados ao Banes e, quando aprovados, vêm para aqui para receber esse financiamento. Até o final do ano seguinte ao financiamento, a empresa pode fazer esses investimentos.

A primeira observação é de que já fiz alguma coisa. A primeira grande crítica de que o Estado está dando dinheiro de graça não procede, porque essas empresas trazem o recurso para cá via importação, movimentando o Porto, etc. Possivelmente, uma parte pequena ficaria aqui como imposto.

Por exemplo, há o caso da importação da Usiminas, que é uma empresa que importa carvão pelo Espírito Santo. Já ouvi uma crítica no sentido de que essa empresa continuará importando por aqui se a mesma não puder contar com o Fundap. Isso ocorre somente fisicamente nesse caso, porque a empresa paga o imposto em Minas Gerais. É possível a empresa importar e passar por aqui, mas como se estivesse desembaraçando em Minas; logo, a empresa só paga o imposto em Minas Gerais. Aliás, esse era o procedimento antes do Fundap. Depois que começou a investir no Fundap, essa empresa montou uma sede no Espírito Santo, que desembaraça a importação e paga o ICM nesse Estado e, depois, manda o produto para Minas.

Essa crítica é verdadeira somente em relação àquilo que seria feito normalmente pelo Espírito Santo. Como eu disse, na minha avaliação, seria um valor entre 20% e 30%, no máximo.

Na verdade, a principal crítica é muito parecida com a anterior: mais uma vez, este é um sistema de grande empresa. Algumas pequenas e médias empresas fazem importação aqui, mas isso não é significativo. Normalmente, a importação é feita pelas grandes empresas. Se o sistema deve ser feito por grandes empresas, que são grandes importadoras, na minha avaliação, o mesmo deveria beneficiar as pequenas empresas neste investimento. No sistema de hoje, isso não é feito. As grandes empresas fazem o seu próprio projeto e nele aplicam esse dinheiro.

A legislação deveria estabelecer - há muito tempo, discuto isso nesse sistema; é claro que isto depende de jogos de interesses, que não são fáceis de serem mudados - que esses investimentos não deveriam ser feitos pelas próprias empresas "fundapianas". Acho que se trata de investimentos importantes; dou o meu testemunho nesse sentido aqui. Por exemplo, todos aqueles Complexos de Importação - Seade, Coimex, Cacex, no Contorno - foram investimentos desse tipo. Tudo isso é importante para o Estado. Não estou discutindo isso. Os investimentos do Otacilinho no cultivo de palmito são financiados, em grande parte, por este sistema. Realmente, esses investimentos são importantes. A discussão não é essa. A discussão é feita no sentido de que, já que o sistema é de grande empresa, esses investimentos poderiam ser canalizados para a micro e para a pequena empresas. Como isso poderia ser feito? Esses investimentos poderiam tomar-se um outro Fundo. Em vez de o próprio empresário fazer esse investimento, isso viraria um Fundo para financiar, por exemplo, a microempresa e o setor informal, com juros menores, com condições melhores. Essa é uma grande discussão. Continuo insistindo nesse ponto. Não sei se isso vai mudar, pois esse sistema não é simples.

Por último, eu gostaria de falar a respeito do Fundes, que é o Fundo de Desenvolvimento do Espírito Santo. Esse Fundo existe há muito tempo, mas, no ano passado, foi mudado por uma legislação específica, para dar incentivos para atrair projetos maiores para o Espírito Santo, como, por exemplo, uma indústria automobilística. Naquela guerra de incentivos com os outros Estados, notou-se que, no Espírito Santo, havia o Fundes e o Fundap, mas que este Estado não tinha como financiar o ICMS das empresas, ou seja, não tinha como devolver o ICMS das empresas que se implantavam aqui. Então, foi feita uma legislação na Assembléia, e foi aprovada uma adaptação do Fundo para isso.

Em resumo, seria previsto o enquadramento de projetos novos e estratégicos; somente projetos importantes para o Estado seriam implementados. E, evidentemente, isso geraria ICMS, porque esse imposto é a fonte do recurso. A empresa pagaria os mesmos 17% ou 12% de ICMS - o percentual varia se o produto é vendido para o Estado do Espírito Santo ou para fora desse Estado - e receberia, como financiamento, o valor de até 12% do ICMS pago, de acordo com a legislação. Do ICMS pago, o Estado tiraria aqueles 25% destinados aos Municípios e se colocaria à disposição para devolver o restante à empresa, sob a forma de financiamento.

Depois de apresentado e aprovado o projeto, a empresa pode usar esse sistema durante dez anos; durante esse período, o ICMS recolhido pela empresa volta para a mesma para formar o capital de giro. Os prazos são os seguintes: até dez anos de carência e até dez anos de amortização. O que isso significa na prática? A empresa viria para este Estado. No primeiro ano, a empresa recolheria o ICMS e receberia o financiamento de parte desse ICMS, o qual a mesma pagaria no 11° ano até o 21° ano. Há dez anos de carência e dez anos para que a empresa faça o pagamento. Quanto ao o ICMS gerado pela empresa no segundo ano, a empresa receberia o financiamento e disporia de dez anos de carência, ou seja, a empresa começaria a pagar no 12° ano até o 22° ano, e assim por diante. A empresa utilizaria esse sistema durante dez anos e pagaria durante vinte anos. Essa é a idéia dos prazos.

Os juros são de até 6% ano, com um mínimo de 3% ao ano. A correção pode ser total ou parcial, dependendo da aprovação de um Comitê que irá analisar isso. Esse sistema está especificado na lei. Não há um maior detalhamento sobre isso, porque essa lei ainda não foi regulamentada. O regulamento dela, isto é, o decreto do Governador oferecendo os detalhes de como funciona, está sendo discutido - o projeto foi preparado pela Aderes (?) e o Bandes - com a Federação da Indústria, com a sociedade organizada.

Não há bem uma crítica, a minha angústia é mais com o atraso da regulamentação. O Espírito Santo perdeu muito investimento também por não ter uma legislação em vigor - ainda não tem hoje. Como eu disse, ela ainda não está implantada. Há uma lei, mas falta a regulamentação.

Queria agradecer à direção por esta oportunidade, e dizer que fico à disposição para detalhes. Obrigado. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (?) - Com a exposição do professor Sebastião José Balarini, ...encerramos as conferências. Os expositores estão presentes à mesa, exceto o professor Antonio Carlos de Medeiros, que se encontra em reunião, com os municípios desta região, por seus executivos e presidentes de Câmaras, com as autoridades federais e estaduais presentes a este seminário, que já está por terminar. Retomará então o professor Antonio Carlos de Medeiros.

Ele somente não está presente. Os demais conferencistas do primeiro e do segundo painéis estão presentes. Estão presentes à mesa também aqueles que convidamos como debatedores. Eu faço o esclarecimento de que, neste caso, o professor Marcos Tadeu Rosa e o professor Marcos Vinicius, pela Escola Agrotécnica, foram convidados e estão presentes como debatedores.

Também o representante do Ministério da Agricultura, Dr. Paulo Luís Valério Borges, assim como o representante da Embratur, Dr. Ariovaldo Kualha. ??? Estes são os debatedores. O Senador Elcio Alvares, naturalmente, assim que retorne, como o Senador José Ignácio Ferreira. E o Prefeito de Santa Teresa, que presidirá os trabalhos, se estiver, em nome dos demais prefeitos, fará uma intervenção como debatedor.

Esclareço que vamos fazer nova adaptação, com todo o proveito para o seminário, deferindo uma distinção ao Ministério da Agricultura e extrapolando a previsão da intervenção dos debatedores. Solicitamos aos debatedores que façam intervenção de até 3 minutos, e o conferencista que for objeto da intervenção do debatedor, faça uma réplica de até 3 minutos. Mas, no caso, queremos distinguir a honrosa presença do Ministério da Agricultura, e dizer que o representante do Ministro terá 5 minutos para fazer a sua colocação ou mostrar a sua posição sobre algum dos temas expostos pelos conferencistas, ou uma contribuição complementar àquelas disposições.

Excepcionando, pela significância da experiência que traz para nós, faz parte um documento que está se consolidando na reunião de reivindicações de interesse regional, a postulação de uma política de qualidade para toda a produção da região serrana, não só

agropecuária mas de serviços também. Faz parte desse documento a reivindicação para se chegar a uma excelência que leve a um selo de qualidade serrana nas coisas aqui produzidas.

E temos a feliz presença e coincidência da experiência do Dr. Otacílio José Cosme Filho, que traz para nós o testemunho de quanto é importante a excelência e o desafio dos mercados interno e externo, no caso, do exterior, baseado esse esforço num trabalho de competitividade, de qualidade total que ele está impondo ou imprimindo à área em que milita, a produção de palmito. Eu diria que o nosso Otacílio José Filho teria sido também um dos que deseja se pronunciar.

Mas, primeiramente a palavra ao representante do Ministério da Agricultura, que nos honra com a sua participação,

O SR. (Não identificado) - Eu entendo que depois haverá, ainda, debate para o plenário, não? Vamos fazer uma abertura de participação do auditório, logo que o último debatedor encerrar e o expositor responder. Esse desejo de participar simboliza o interesse e o respeito do auditório pelos temas debatidos. Vamos solicitar à coordenação que, a partir de agora, passe no auditório um formulário para quem quiser encaminhar alguma questão o faça por escrito. Selecionaremos duas ou três delas e as entregaremos ao expositor a que se dirigem.

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO

O SR. (Não identificado) - Evidentemente, os temas expostos aqui são muito amplos, e poderíamos discutir muito. Eu gostaria de chamar a atenção para alguns pontos, porque em nossa intervenção não tivemos oportunidade de fazê-lo, ligados também aos assuntos explanados aqui pelos colegas, tanto no primeiro painel como no segundo painel.

O primeiro ponto para o qual eu gostaria de chamar a atenção é o seguinte: qualidade de produto. Hoje há uma exigência cada vez maior não só do consumidor internacional, mas também do nacional. Fundamentalmente, isso quer dizer que, se quisermos fazer alguma coisa, temos de pensar na qualidade do produto.

Segundo ponto. Temos dito, reforçando o que já foi apontado aqui, que temos problemas. Hoje não há divisas antes da porteira, dentro da porteira e fora da porteira. Hoje, temos muito mais problemas fora da fronteira do que dentro da fronteira. Quero chamar a atenção de V. Exªs para um fato e apresentar alguns elementos sobre o custo Brasil.

No ano passado, os avicultores e produtores de suínos de Pernambuco, que produz pouco milho, precisavam importar milho. Então foi feito um levantamento para saber onde comprar milho mais barato. Pesquisaram o preço do milho nos Estados Unidos, na Argentina, no Paraná e no Centro-Oeste, onde está depositada a maior quantidade de milho - cerca de 5 milhões de toneladas.

Pois, bem, feito esse levantamento, chegou-se à conclusão de que sairia mais barato trazer milho dos Estados Unidos e da Argentina, pois o milho armazenado no Brasil era mais caro, em virtude do custo Brasil. Então, a opção foi trazer milho dos Estados Unidos.

Tendo em vista esse aspecto, o Governo criou o Programa de Estímulo ao Deslocamento da Produção. O Governo criou esse prêmio justamente para viabilizar a saída de produtos das chamadas áreas problemáticas nossas, em que o Governo, quem compra o produto, e esse é fixado e vendido por bolsas, não dá para a gente entrar no mérito, na discussão, quer dizer, mais detalhada sobre isso. Mas esse prêmio - quer dizer, quem sabe o produto está lá no interior, vamos dizer, em Goiás, e ele fixa o preço do produto para Pernambuco. Muito bem! Então, quem comprar esse milho de Goiás, ele vai comprar pelo preço mínimo e o Governo vai bancar a diferença. Isso é para viabilizar o mercado interno do produto.

Então, só estou chamando a atenção de que hoje essa questão de mercado é importantíssima. Claro, que há a questão da banana. Agora, tive representando o Ministério da Agricultura num problema da cultura da banana em Pernambuco, no norte de Pernambuco e vi os produtores substituíram a monocultura da cana pela monocultura da banana.

Bom. A cultura da banana dá 3.200h só no município, atacado pelo mal de cigatoca e precisará haver uma pulverização aérea por helicóptero para minimizar o prejuízo. Porque eles empreenderam inclusive no mercado. Agora, perderam mercado para a banana que está sendo plantada em áreas irrigadas do Vale do São Francisco. E os produtores de banana do Vale do São Francisco já estão, quer dizer, dando banana para os porcos e para os animais, porque não têm mais comércio.

Só estou chamando a atenção, porque então essa questão de análise não é análise para o comércio exterior; é análise de comércio interior que precisa se tornar viável. Evidentemente, que há essa questão e por isso estamos lançando no Pronap, o Programa de Agroindústrias que é para fazer inclusive pequenas indústrias para você poder quer dizer transformar - vamos supor, se eu tenho banana e não tenho condições de comercializá-la, vamos fazer bananada.

Então, agora, tudo isso é feito dentro de um esquema programado, quer dizer, ia ainda dar outro exemplo. Vou-me ater por aqui porque se for o caso depois por ocasião de outros debates a gente possa se manifestar. Mas é importantíssimo um estudo de mercado para que não se jogue dinheiro fora e que depois se todos estamos querendo criar novas alternativas de renda, para os produtores e principalmente pequenos produtores rurais, o tiro venha sair pela culatra, ou seja, em vez de gerar amais renda, vai trazer prejuízo para o produtor.

Era isso que queria chamar a atenção dos Senhores. (Palmas!)

O SR. (Não identificado) - Voltamos para explicar por que 5 minutos para o Ministério e para o empreendimento ou para o empreendedor Otacílio, porque eles não estão se referindo a um determinado expositor. De maneira, que quero voltar aqui outra vez, estou fazendo um complemento e um testemunho das respectivas condições.

Com a palavra o Sr. Otacílio.

O SR.OTACÍLIO - Srs. Membros da Mesa, a experiência nossa, por que criar um selo de qualidade para o produtor? Começamos um projeto, há nove anos atrás, obviamente, com dinheiro do Fundap. Resumindo, começamos a trazer do Peru a semente para cá, desenvolvendo a tecnologia de plantios, descobrimos qual a melhor forma de produzir o palmito até a fase economicamente viável. Depois tivemos que criar uma indústria.

Não existe nada no mundo que pudesse ser copiado ou acrescentado; tivemos que reunir um grupo de pessoas e pensar, nós inventamos a roda - mas é com o professor fala, temos que pensar; os problemas existem, mas temos que se encontrar solução. Aí, nos criamos a indústria e, aí, começamos a produzir e detectamos um mercado em que a grande maioria era extrativista; detectamos um mercado, num segundo ponto, que de uma forma generalista não estava (Inaudível) no problema que houve em São Paulo, o botulismo, que matou e cegou muita gente; o problema do consumidor que queria o palmito e não sabia quanto daquele palmito estava duro. Como o palmito é cultivado, é possível dominar todo esse processo. Nós tivemos a consciência de que mercadologicamente não iríamos ter 100% do mercado. Isso seria uma coisa infantil de nossa parte. Disseminamos isso para outros colegas que já estavam no processo há três, quatro anos, aqui do Espírito Santo e em outros lugares do Brasil. Depois montamos a associação. Para quê? Para termos força política. Com qual objetivo? Normas do Ibama, o que não existe em nosso País; normas de alimentação internacional, no Secex do Ministério da Indústria e Comércio Descobrimos que o consumo tem caído no Brasil, por causa de qualidade e saúde. Depois descobrimos também que o volume de exportação no Brasil era descendente, porque o comprador lá fora - americano, europeu - quer coisa de qualidade, se não tiver qualidade ele não quer. Se se fizer um exame minucioso no palmito, ele não vai passar no exame por causa do problema de microorganismos, etc.

Para provocar o mercado de forma transparente e objetiva, a Associação está criando o selo de qualidade. Se quiserem ter o selo de qualidade, convoquem a Associação para fazer uma vistoria, essa vistoria vai ser periódica - uma vez é bom, mas como nada é eterno eu também vou acreditar -, tem que ser periódica para que se possa confeccionar um produto que o consumidor pode comer sem problema algum e saiba o que está comendo.

É muito importante que as pessoas tenham a idéia do que é o selo de qualidade do palmito. Eu queria pegar um gancho do Arlindo, ou seja, quem não for competitivo para exportar, não vai conseguir sobreviver aqui. Essa é a frase muito simples que eu quero deixar. Quem não tiver capacidade para exportar um produto com qualidade, com preço, com eficiência não vai sobreviver aqui. Com relação a essa qualidade do palmito, por que a região serrana de Santa Teresa não cria essa qualidade? Eu sou descendente dessa região. Meu pai estudou num colégio de capuchinhos aqui, meus tios também. Por que não se cria aqui também a excelência da cachaça, do folclore? Acho que se se pensar um pouquinho poderia se fazer alguma coisa interessante aqui, e nada caro, nada complicado. As pessoas imbuídas de

boas idéias, de bons propósitos têm meios para fazer isso. Eu acho que essa região aqui tem muita coisa para oferecer. Vamos criar o selo de qualidade da região serrana.

Esse era o recado que queria dar. Espero que tenham entendido. Obrigado. (Palmas!)

O SR. (Não identificado) Queria passar a palavra ao Dr. Ariovaldo para uma intervenção relacionada a uma exposição sobre sua área e que foi a do Prof. Geraldo, que foi muito bem feita.

O SR. ARIOVALDO - Eu só queria fazer algumas colocações sobre o que foi dito aqui de manhã, na área do turismo, especialmente quando, logo na abertura, o Senador José Ignácio se referiu à questão da localização geográfica do Espírito Santo em relação ao restante do País, localização privilegiada dentro da Região Sudeste, que é a mais rica e próspera, com corredores para o Centro-Oeste, para o Sul, para o Nordeste, e que isso vem ao encontro da atual política do Governo Federal para o turismo; ou seja, sem esquecer os mercados internacionais, é preciso priorizar o mercado interno. É lógico, continuar a fazer campanhas internacionais, mas, mas é extremamente difícil competir com outros destinos e estamos muito distantes dos grandes emissores - Europa e Estados Unidos , Japão, Ásia. Nós temos um potencial muito grande no Brasil de mercado interno para viagem. São vinte milhões de pessoas que viajam por ano. Também nos países limítrofes do Mercosul Argentina, Chile, Peru - são quinze milhões de pessoas que viajam por ano para fazer turismo. Assim, o Espírito Santo pode se beneficiar muito dessa nova política de priorização do mercado interno exatamente em função de sua localização. Por exemplo, está perto de São Paulo. O Nordeste, quando quer fazer campanhas promocionais no interior do Brasil, vem fazê-lo no interior de São Paulo, em Ribeirão Preto, em Campinas, em São José dos Campos, em Belo Horizonte, que são mercados extremamente importantes. O Espírito Santo está muito mais próximo desses mercados do que o Nordeste. Acho que o Estado pode se beneficiar bastante com relação a esse aspecto.

Eu trouxe dois vídeos sobre esse assunto e poderemos vê-los, se tivermos oportunidade, durante a hora do almoço. Um deles trata da campanha que a Embratur está fazendo junto ao mercado internacional no canal de TV a Cabo CNN. São oito filmes de cerca de trinta segundos a um minuto cada um, filmes muito bem feitos, com música de Villa Lobos e de Carlos Gomes, arranjos de César Camargo Mariano. O diretor dos filmes é um grande diretor de cinema e não me lembro agora do nome dele. Enfim, são filmes muito interessantes e a campanha é internacional.

Eu trouxe também cinco filmes da campanha que vai ser lançada este mês para o mercado doméstico. Além das ações que a Embratur desenvolve em termos de articulação com empresas aéreas, com hotéis para baratear o custo das excursões, dos pacotes nacionais, há também campanhas, a exemplo, da que foi feita no início do ano "Conheça o seu País e o seu Brasil brasileiro". Agora, com a alta temporada, vai ser lançada neste mês uma nova campanha pela televisão. O mote é: "Viagem pelo Brasil. Onde você estiver sinta-se em casa" A idéia é a seguinte: um capixaba falando bem do Rio Grande do Sul; um gaúcho falando das maravilhas do Ceará; um cearense falando do Estado de São Paulo. Enfim, são cinco filmes, de um minuto cada um, só para vocês terem idéia de como vai ser a campanha.

A Embratur tem um interesse muito grande no Espírito Santo, pois conhece o potencial do Estado .Há cerca de três anos estamos fazendo uma parceria com o Bandes. Já tivemos, durante esse período, cerca de cinco projetos financiados com recursos do Funjetur, fundo gerido pela Embratur. O interesse atualmente é para o financiamento de projetos fora da área de hospedagem; quer dizer, uma oferta complementar, projetos que possam contribuir para melhorar a taxa de ocupação da hotelaria - centros de eventos, parques temáticos, empreendimentos ligados à gastronomia . Há também projetos do setor público, pois o Funjetur é o único fundo de turismo que financia o setor público. Como o Bandes já está com seu limite de operações no setor público esgotado, nós estamos tentando viabilizar um convênio com o Banes para atender à demanda do setor público do Estado.

Está sendo lançado também, no âmbito do Funjetur, um programa de crédito popular com financiamentos limitados até R$20 mil. Ainda estamos sem agentes financeiros aqui no Estado, mas estamos negociando isso com o Bandes. Provavelmente no ano que vem já teremos essa linha de financiamento funcionando.

Temos também outros programas bastante importantes e interessantes de descentralização da gestão do turismo, como o Programa Nacional de Municipalização, o Programa de Capacitação Profissional para Recursos Humanos, com recursos do FAT e parceria do Ministério do Trabalho e outras atividades relacionadas ao mercado. Com relação a esse aspecto, temos tido dificuldades no Estado pela ausência de um órgão estadual de turismo que possa atuar como interlocutor e como parceiro da Embratur, porque trabalhamos descentralizadamente, em cada Estado o órgão estadual é nosso parceiro e desenvolve uma série de atividades. Acho que agora, equacionando-se os problemas administrativos, inclusive com a criação da (?) poderemos ter uma parceria, a fim de desenvolver outros programas do Estado.

Basicamente, era isso o que eu queria falar.

Pediria a atenção de vocês para os filmes que vamos mostrar durante o almoço.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. (Não identificado) - Passo agora a palavra ao Prof. Marcos Tadeu Rosa. Também o representante da Embratur, Dr. Ariovaldo, não se referiu a um expositor específico. Isso poderá ser feito pelo Prof. Marcos Tadeu Rosa e pelos demais oradores.

Concedo a palavra ao Prof. Marcos Tadeu Rosa.

O SR. MARCOS TADEU ROSA - Desejo agradecer à Mesa, ao Senador José Ignácio Ferreira e fazer algumas considerações sobre o que foi colocado aqui de maneira geral. Observamos que houve ênfase no que diz respeito à tecnologia, à qualidade, à produtividade e à educação. Isso é importante para que consigamos deslanchar enquanto região e voltar para o mundo.

Com relação a essa tecnologia que está agregada à modernização da agropecuária, é fundamental que tenhamos essa tecnologia, essa modernização como um caminho para podermos facilitar e até mesmo atenuar as disparidades regionais que existem na economia brasileira. É fundamental que essa tecnologia facilite a harmonia entre as diversas regiões, as diversas culturas no Brasil.

É fundamental também que tenhamos em mente que ao nos modernizarmos temos que pensar na questão da mão-de-obra e na questão do êxodo rural. O desafio é aumentar a produtividade sem provocar a expulsão da mão-de-obra. A preocupação dos prefeitos e do Estado é no sentido de que a modernização tem que vir, é uma necessidade, é fundamental, mas é preciso ter preocupação também com quem vai sofrer os impactos da modernização, principalmente com as pessoas que têm seu emprego baseado na agricultura. De certa forma, não podemos esperar que parta apenas do Estado a solução para os nossos problemas. Temos que agregar, trazer ao debate, à discussão, ao planejamento, à pesquisa e à questão operacional às escolas de primeiro, segundo e as de terceiro grau.

Ouvimos falar também que o mercado, que o consumidor está possibilitando ao produtor plantar usando determinada tecnologia, determinado procedimento sem o emprego de agrotóxicos. Mas é fundamental que os agricultores busquem a inovação, que saia do agricultor um produto, por exemplo, com mais vitaminas, com mais nutrientes, para que o consumidor passe a comprar produtos dessa região também.

Dentro dessa inter-relação com os setores, principalmente da educação, é preciso buscar na universidade - especificamente no meu caso, porque eu faço mestrado em Economia,- uma contribuição no sentido de que sejam realizados estudos para que se possa entender essa realidade e se possa contribuir e interferir na mudança e nas possibilidades de novas alternativas para essa região.

Era isso o que queria falar; ou seja, é preciso agregar tecnologia, mas dentro de um contexto integralizado na região. (Palmas)

O SR. (Não identificado) - Um dos expositores referentes ao tema Tecnologia em Desenvolvimento Agropecuário foi o Prof. José Aires Ventura, ele se interessa também em fazer algumas considerações a respeito.

Concedo a palavra ao Prof. José Aires Ventura.

O SR. JOSÉ AIRES VENTURA - Vou aproveitar para fazer algumas considerações. No primeiro segmento, referi-me que estávamos saindo de uma fase de anomalia, de uma fase de crise e que era hora da busca criativa de novos paradigmas, da busca criativa de novos modelos.

Posso fazer um gancho exatamente com a palavra do Sr. Otacílio que colocou que estamos hoje num momento de pensar. Temos que pensar porque todos os mercados, desde o mundial até o municipal pensa em qualidade. Ele falou muito bem, que nós do setor produtivo privado da agropecuária se não tivermos competência para produzir e competência para vender os produtos à sociedade não vamos conseguir nada.

É muito importante. Temos alguns fatores que foram colocados na área de ciência e tecnologia que são entraves, são gargalos extremamente importantes. Um deles é o custo Brasil, que foi colocado aqui várias vezes. A ciência e tecnologia, conforme falei no meu primeiro segmento, é extremamente séria, porque muitas vezes conseguimos recursos para fazer pesquisa, desenvolvimento científico, mas os recursos ficam encravados. Muitas vezes recursos para pesquisas barram pela inadimplência de uma instituição. A pesquisa e a continuidade do trabalho vai por água abaixo, criando inclusive o desânimo de nossos cientistas, nossos pesquisadores.

Outro ponto importante é que quando pensamos em qualidade temos que levar em consideração o conhecimento científico e o conhecimento tecnológico. No caso da banana é um exemplo que foi colocado aqui. O mesmo o Senador José Ignácio Ferreira colocou de manhã em relação à goiaba. Colocaria alguns exemplos. A nossa banana, do Espírito Santo, foi exemplo para a de Jarnaúba, Minas Gerais. Os técnicos da Emater de Minas Gerais, os produtos de Minas Gerais vieram aprender a produzir banana no Espírito Santo. Hoje a banana de Minas Gerais entrou no comércio, no mercado do Espírito Santo e os nossos produtores de Iconha, Alfredo Chaves, principalmente Guarapari e Santa Leopoldina têm um preço de banana extremamente baixou, porque não estão conseguindo produzir com qualidade para competir com a banana de Jarnaúba, Minas Gerais.

Eu diria: vamos para a agroindústria. Seria uma alternativa, só que a nossa banana do Espírito Santo não se adapta para fazer bananada, porque ela não tem ponto. É banana prata, a banana para fazer goiabada é a banana nanica. Então, temos que pensar antes de investir na agroindústria. Por quê? Porque quem fica no prejuízo é o produtor.

O mesmo caso acontece com a goiaba. Há relativamente pouco tempo, há cerca de dois meses, vi um produtor cortando goiabeiras em Guarapari. Perguntei: Por que o senhor está cortando as goiabeiras? Ele disse que plantou a goiaba porque estava com um preço muito bom, cerca de R$3,00 o fruto, mas agora está R$0,30 e não compensa, e não dá para fazer a goiabada, porque a minha goiaba é de mesa, não dá ponto para fazer a goiabada.

Essas são as preocupações. Ao se planejar um produto de qualidade temos que primeiro ouvir os técnicos, os resultados, conhecimentos técnico-científicos. Para termos um desenvolvimento sustentado sem dúvida alguma precisamos da tecnologia que deve estar junto para crescer.

Seriam alguns comentários em relação ao que foi colocado.

Muito obrigado.

(Palmas)

O SR. (Não identificado) - Passo a palavra ao Professor Marcos Vinícius para intervenções.

O SR. MARCOS VINÍCIUS - Quero cumprimentar toda a administração desse evento pelo excelente nível que vem realizando os trabalhos. Saúdo todos os participantes da Mesa, e como representante da Escola Agrotécnica Federal de Santa Tereza, há 57 estamos ministrando cursos na área agrícola, hoje na área de segundo grau, curso de técnicas em agropecuária e curso de pós-técnicos na área de zootecnia, olericultura e jardinagem.

Quero aproveitar o aparte do nosso amigo palestrante, quando falou de curso superior. A Escola Agrotécnica já está entrando em entendimento com a Universidade Federal do Espírito Santo. Pretendemos e colocamos à disposição da Universidade as nossas instalações, no sentido de estender o curso de medicina veterinária, criar o curso de medicina veterinária em nossa região. Acho que será um grande crescimento para a nossa área.

Fiquei com dúvida com relação às colocações do representante do Ministério da Agricultura e do Abastecimento, quando disse "mosca da carambola e da cigatoca negra da banana". Inclusive a nível de aprendizado gostaríamos de saber quais as técnicas utilizadas para combater a mosca das frutas e quais as medidas para combater a entrada da cigatoca negra no nosso país? Essa era a minha intervenção.

Muito obrigado.

(Palmas)

O SR. (Não identificado) - Passamos à participação do auditório, só tenho que esclarecer à coordenação que não poderemos atender a todas as solicitações feitas por escrito. Não há muito critério senão o da ordem de chegada. É pouco democrático, mas é a forma como solucionamos a situação. Peço a compreensão daqueles que não forem atendidos ao vivo, mas suas perguntas serão encaminhadas aos conferencistas e peço que enviem as respostas aos endereços referidos nas perguntas.

Acredito que vamos terminar no tempo previsto, às 14h30min. Por isso, peço que os palestrantes respondam em até três minutos.

Esta pergunta é para o representante do Ministério da Agricultura, Dr. Paulo Borges. O exemplo da criação de porcos em Pernambuco é privilégio de Estado nordestino. No Espírito Santo, precisamente no norte do Estado, foi construída uma fábrica de farinha, que não deu certo porque não havia mandioca. Não acha que o projeto deveria ser melhor listado, aquele dos porcos, ao invés de haver demagogia - não do Ministério, não se está dizendo isso - em torno disso de governadores?

O SR. PAULO BORGES - Eu fui um extensionista local, considero-me um extensionista, e quando se programa uma agroindústria a condição básica é ter a matéria-prima, ou seja, não se pode inverter, construir uma indústria sem ter matéria-prima, esse é o erro. No caso de Pernambuco, tínhamos discutido muito isso, inclusive com o pessoal da Emater, da área de pesquisa em Pernambuco, que para a alimentação de suínos, 70% está em cima de milho e depois vem a complementação. Então, se não há o milho não pode ser recomendada a criação de suínos, porque ficaria dependendo de produtos importados, com isso se não der a (Falha na fita)

O SR (Não Identificado.) - ...vamos fazer todos os esquemas preventivos e quando há, por exemplo, nesse caso da mosca, a qual já detectamos onde ela entrará, o esquema preventivo é o seguinte: instalam-se iscas tóxicas em determinados pontos geográficos, de forma que se possa identificar onde elas estão entrando, por monitoramento à distância, e, conseqüentemente, uma vez detectado, lançar todo um esquema preventivo de combate. Isto será feito para todas as pragas alienígenas que entrarem no Brasil.

O SR. (Não Identificado.) - Nós estamos aqui recebendo um registro sobre a generosidade e o calor do povo de Santa Tereza. Pena que essa generosidade não poderá alcançar a todos os participantes.

Não estranhem, mas são alguns presentes para os expositores e debatedores, bem como os presentes para os de fora, como o Ministério da Agricultura, que levará uma boa prova da produtividade do município.

Agora, uma pergunta encaminhada ao Governo, que, acredito, o Dr. Antônio Carlos Medeiros poderá, com toda pertinência, responder.

"Qual o critério usado para a distribuição de ICMS arrecadado junto a incentivos dados pelo Estado a empresas cadastradas..."

Eu preferiria que o professor tentasse acertar, porque a minha leitura será menos proveitosa que a que poderá fazer o interlocutor. Trata-se de uma questão não de conexão, mas de....

O SR. ANTONIO CARLOS MEDEIROS (?) - A pergunta é a seguinte:

"Hoje, qual o critério usado para distribuição de ICMS arrecadado junto aos incentivos dados pelo Estado às empresas cadastradas, como, por exemplo, o Fundap, Fundes, Fumes, etc., sendo que os incentivos dados a elas sempre visam os municípios da Grande Vitória, e não do interior?

Em face disso, como ficaria a distribuição dessas receitas aos municípios, principalmente os do interior, visto que municípios como Pancas*, Santa Leopoldina, Água Doce*, municípios que, com dificuldades financeiras, poderiam receber uma receita maior? Ou está renda seria distribuída pelo número de habitantes, arrecadação,

A distribuição do ICMS é feita por critérios que já foram discutidos há alguns anos. E há uma proposta do Prefeito Rui Baromeu, inclusive veiculada no jornal **A Gazeta** há uns dez dias, no sentido de que o ICMS relativo ao Fundap seja objeto de uma discussão que S. Sª articulará com vistas a que os prefeitos do Estado encaminhem uma proposta ao Governo Estadual no sentido de verificar se há possibilidade de se redistribuir esse ICMS.

Hoje, com relação ao ICMS do Fundap, todos sabem que 25% deste é destinado aos municípios, como, de resto, 25% do ICMS é destinado aos municípios. A proposta do Prefeito Rui Baromeu é de que haja uma redistribuição, porque os Prefeitos entendem que há um peso mais do que proporcional do município de Vitória. Esta proposta está sendo articulada pelo Dr. Rui Baromeu.

A meu ver, a Amunes (Associação dos Municípios) vai encaminhar isso ao Sr. Secretário da Fazenda, Dr. Rogério Medeiros, o que, então, será discutido no âmbito do Governo com os prefeitos.

Em resumo, poderá, se acontecer essa discussão, haver uma tendência de redistribuição do ICMS relativo aos recursos do Fundap.

O SR. (Não identificado.) - Ainda outro questionamento dirigido ao Governo ao qual o professor já poderá se referir e falar a respeito dessa questão e da seguinte que se lhe refere.

Pergunta-se, qualificadamente, ao Prof. Balarin: pelo que V. Sª afirmou, somente as indústrias e os comerciantes teriam direito aos financiamentos. Então, por que a agricultura e o turismo, já que os municípios dessa área são essencialmente agrícolas e turísticos, não seriam também beneficiados por esses financiamentos?

O SR. BALARIN - Não ficou exatamente claro a qual incentivo se está referindo. Estou interpretando que seja o primeiro a que me referi, qual seja, o do Funes, aquele que faz a participação nas empresas, etc. Se a pergunta for referente ao Funes, na verdade, eles se enquadram sim; se enquadram nos empreendimentos de indústrias, o que já ficou claro, mas também a agroindústria, o turismo e mesmo à agricultura. O impedimento a que me referi - e talvez não tenha me expressado satisfatoriamente - é que é necessária a criação de uma S/A, ou seja, uma empresa, para receber esse incentivo tem que ter um certo porte para ser uma S/A. Todavia, se se cria uma S/A para fazer um empreendimento agrícola, esta já está enquadrada. Aliás, existem empresas S/A de empreendimentos agrícolas, agropecuárias, por exemplo, no Norte do Espírito Santo. Então, é enquadrável perfeitamente. O problema é a questão da escala; é a questão do tamanho. Se a dúvida era essa, a explicação a meu ver, reside aí.

Quanto à pergunta anterior, eu queria fazer apenas uma complementação à colocação muito bem-feita pelo Sr. Medeiros. Há só um detalhe a mais: a legislação que regula a distribuição do ICMS sobre o Fundaf não é uma legislação específica. O Sr. Medeiros colocou bem: o ICMS do Fundaf é regulado por uma legislação básica. O ICMS do Fundaf é um ICMS como outro qualquer. Ele ingressa nos cofres do Estado como ICMS - 25% dele vai para todos os municípios. Este é o detalhe que eu queria ressaltar: quem determina que seja para todos os municípios é a legislação federal. São 70% de acordo com a atividade econômica do município. As Prefeituras recolhem a cada ano, pelo preenchimento de uma guia, de cada empresa, pelo que se mede o valor agregado do município. O problema é que, como a atividade portuária se concentra em Vitória, a atividade naquele município fica maior, o que vai influenciar no ano seguinte de forma a que Vitória tenha uma participação maior no ICMS como um todo, e não só do ICMS do Fundaf. É este o detalhe em que eu gostaria de insistir.

O SR. (Não identificado) - Outra pergunta, feita pelo Supervisor local da Emater, dirigida aos Senadores Elcio Alvares e José Ignácio Ferreira.

Considerando que o País é essencialmente agrícola, que precisamos ter mais competitividade, inclusive o Espírito Santo também, bem como, entendendo que não temos uma política agrícola definida, havendo, na verdade, um desmantelamento mesmo dos órgãos que atuam no desenvolvimento do meio rural, pergunta-se: o que podemos vislumbrar para o setor primário no século XXI?

O SR. ELCIO ALVARES - Eu gostaria de fazer a seguinte colocação, que, a meu ver, é a colocação de todos nós. O Presidente Fernando Henrique, juntamente com toda a sua equipe de Governo, é muito sensível aos problemas da agricultura. Contudo, o Brasil tem realmente uma complexidade muito grande, até pelo seu território, que não é uniforme. Então, as soluções hoje, que já começam a ganhar corpo, são no sentido de que temos de equacionar os problemas em função das desigualdades regionais, principalmente no setor da agricultura, onde as vocações assinaladas, principalmente no Estado do Espírito Santo.

Quero citar um exemplo, apenas para juntar uma coisa com a outra. Nós estamos lutando agora para o Espírito Santo acima do Rio Doce ingressem na Sudene.

Ouvi o depoimento do Senador Antonio Carlos Magalhães e de alguns outros Senadores do Nordeste de que não é solução incluir-se na Sudene. Sou contrário a isso, porque estamos lutando neste sentido, mas quero frisar que a questão do desenvolvimento nacional teria de ser profundamente regionalizada, dadas as peculiaridades do Brasil. É uma heresia pensar-se num programa global.

Da mesma maneira é a questão da agricultura. Temos de eleger as nossas prioridades e de trabalhar dedicadamente para atingi-las. A falta de política agrícola é uma realidade. Sentimos que o Brasil ainda não há identidades de políticas, daí resultarem vários conflitos, dentre eles a reforma agrária, que considero como um dos mais graves. Por não termos uma identidade de políticas e por somente agora começar-se a pensar na produtividade - e a reforma agrária trata exatamente da terra improdutiva - é que temos de dar estímulos ao produtor.

Estive, hoje, conversando com o Níder Barbosa de Menezes, que é aqui o Presidente da Federação da Agricultura. Ele disse-me que havia dinheiro para o Funcafé - Fundo de Defesa da Economia Cafeeira*-, um fundo constituído com o esforço dos produtores. De repente, o Banco do Brasil diz que é necessário haver irrigação. Logicamente, sabendo das nossas deficiências, ficaríamos restrito à uma regra do Banco do Brasil e excluídos da ação do Funcafé, para o qual os agricultores do Espírito Santo tanto colaboraram.

Confesso, com toda a lealdade, que a política agrícola do Estado tem merecido nossa preocupação. Considerando o esforço que está sendo feito em relação à Sudene, não podemos perder de vista o café, que é a nossa principal lavoura. Estamos encontrando algumas dificuldades de quebra da safra com a estiagem.

Como a agricultura tem importantes aspectos sazonais, sempre surge um problema, seja com a cultura do café, seja com outra cultura. Penso, sinceramente, que devemos premiar mais a agricultura. Penso que, por exemplo, a eletrificação rural ajudaria sobremaneira o agricultor, e, sobre isso, tenho conversado muito com o Ministro Arlindo Porto.

Há também o fato de dar-se ao homem do campo - é um lugar comum - melhores condições de vida. Entristeceu-me o fato de que agricultores do Espírito Santo abandonassem o nosso Estado na perspectiva de que, em Rondônia, viveriam melhor.

Confesso sinceramente que, em nível estadual, não tenho conhecimento de como se comportam os organismos no Espírito Santo. Ouvi uma palestra muito interessante, há pouco, do Ventura, mostrando bem os problemas. Em nível federal, não temos ainda o dinheiro que penso ser necessário para o programa agrícola, e não se pode pensar em um programa agrícola, se não há disponibilidade de recursos.

Passo aos senhores dados da administração pública: o Governo Fernando Henrique emprega, do dinheiro arrecadado que compete à União, 65% em saúde, e o resultado é que a área da saúde recebe constantes críticas. Então, essa questão de alocação de recursos é muito importante.

Ainda há pouco, o Senador José Ignácio Ferreira mostrou-me dados, passados a ele por alguém da Mesa. Esses dados mostram o que representam, no nosso Produto Interno, a agricultura e o nível de emprego. Sob o aspecto do emprego, a agricultura é extraordinária. Se, às vezes, empatamos um dinheiro grande em um setor e deixamos a agricultura de lado, teríamos também de fazer um esforço no sentido de melhorar as condições de agricultura, porque está provado, com esses números que tive a oportunidade de ver, que praticamente a agricultura, com percentual bastante reduzido, empata com a área de serviços. Foi um dado que me chegou ao conhecimento e que é notável.

O setor agrícola reivindica bastante, porque é uma atividade em que se enfrenta a natureza, as intempéries, as pragas, como vemos com freqüência. Faz-se uma belíssima

plantação e, daí a pouco, não há mais nada, quando não ocorre fatos como esse do Banco do Brasil, a que o Níder acabou de se referir, em relação ao Funcafé, com o Banco do Brasil, para aplicar a verba, a exigir que tenhamos praticamente a nossa lavoura irrigada. Isso é uma utopia em matéria de financiamento.

A minha posição, quero reiterar neste momento, com muito realismo, quero reiterar, neste momento, sem qualquer tipo de falácia, que fiquei impressionado quando o Presidente Fernando Henrique nos passou os dados do Orçamento, ao saber que, do dinheiro arrecadado, que é não muita coisa - estamos com um débito orçamentário muito grave -, 65% estavam na área da saúde. E a nossa saúde, todos sabem, está altamente precária.

O investimento no setor agrícola é fundamental e necessário. Não temos definida, infelizmente, nossa política agrícola. Eu participei, com o Ministro Arlindo Porto, de uma reunião em Guarapari, e sabemos que se está fazendo um esforço, do qual o Pronaf é um exemplo, para que o agricultor tenha um maior apoio. Está havendo um esforço do Governo para a eletrificação, que, torno a insistir, é fundamental para o homem do interior. Lamento não ter dados muito concretos a respeito da agricultura. Tomo conhecimento dos projetos que passam pelas minhas mãos. Como capixaba, tenho orgulho de ser capixaba e representar meu Estado, sei que a agricultura é fundamental para nós.

Há pouco ouvi o Hilário Hoepker , Prefeito de Santa Maria do Jetibá , falar, com muito orgulho, que lá existem três mil propriedades. É praticamente o celeiro de toda aquela nossa região. A agricultura deve ser uma das nossas prioridades. Deve ser prioridade para o Governo do Estado, do qual, repito, não conheço a mecânica. Mas os técnicos com quem tenho convivido, quero fazer este registro, são homens altamente capazes e sensíveis ao problema da agricultura.

Então, o que eu diria é que o Ministro Arlindo Porto está fazendo um esforço. Não temos o dinheiro necessário para a agricultura, mas, dentro do possível, está sendo um esforço muito honesto, muito correto, para darmos aos agricultores um suporte maior, para não permitir, a exemplo do que aconteceu aqui, que capixaba saísse da nossa terra, uma terra extraordinária, para buscar em Rondônia a perspectiva de uma vida melhor.

O SR. (Não identificado) -. Neste ponto....

O SR. (Não identificado) - ... está comparecendo, mais uma vez, a Sandra, que está com uma contusão séria na perna, com um grupo de Guarapari. (Palmas) . Ela diz que não faz um questionamento, mas uma contribuição. Falou-se muito em turismo e lembraram-se as duas faculdades de turismo do Estado. Ela lembra a dela própria e a da UVV e da parceria que pode ser criada entre os proprietários rurais, os prefeitos municipais e os profissionais de turismo do Estado. "A Faculdade de Turismo de Guarapari está de portas abertas para receber esses esforços", é o que diz a nossa Presidente do Diretório Acadêmico da Faculdade de Turismo de Guarapari, extensivamente à Faculdade da UVV.

O Senador José Ignácio Ferreira se pronunciaria sobre a mesma questão endereçada ao Senador Elcio Alvares. Entende o Senador José Ignácio Ferreira que foi suficientemente respondida a questão pelo Senador Elcio Alvares.

Passamos, a seguir, a uma conclusão. Observando que a coordenação e certamente a Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação têm que dar destaque particular à anfitriã, mas eu nomino, pelo Senador, porque convivi com esse esforço, dia a dia, em cinco semanas, na nossa Prefeitura - o Prefeito Municipal comparecia às nossas reuniões, eu dizia que não era necessário, mas ele fazia questão de mostrar seu empenho - mas sublinhar, e ela sublinhou mesmo, deu o "nome de guerra", Maria José Romagna (?), que dividiu conosco a organização desta magistral presença neste momento. Maria José é dublê de executivo municipal e de vereadora. Ela nos levou à Câmara, e lá estivemos fazendo essa mesma exposição sobre o seminário.

Fabrício Ziviani, Hosana Maria Delfino, Cátia , Márcia Tereza Panzini, Leni Cruz Mota, Maria da Penha Bolonha Moura, Odair Antonio Scauser, Marcos Hudson , Regina Lorenzoni, Beatriz Helena, Geórgia Bolonha, Celeste Prando, Rosária Belo Volger, Leonídia Neuza do Nascimento, Carmen Prado, que fiz questão de nominar pessoalmente, porque o esforço foi desde o menor desses empenhos até o mais amplo, que terá sido dado pelo Sr. Prefeito de Santa Teresa. Convivi com esse esforço. Com todas as dificuldades que temos, está aí um belo efeito demonstração do que pode ser feito, entendendo-se Executivo, Legislativo, sociedade e, na verdade, categorias como as dos expositores que aqui estiveram.

Há vários resultados do evento. Quero dar testemunho de um próprio: o curso de Direito da Universidade Federal do Espírito Santo vai trazer a Universidade Federal, como um primeiro pé, o jurídico, à serra. Basta-me que os prefeitos que já se interessaram ponham à disposição do meu alunado, dos meus estagiários, um espaço e algum apoio razoável, que virá para a serra a Universidade Federal do Espírito Santo. E digo isto para a região serrana como um todo. Já dissemos isto em Domingos Martins, e vamos fazer isso, em seqüência, um a um, em todos os Municípios.

Passo, em seguida, a vez ao Senador José Ignácio Ferreira, para uma palavra de agradecimento, pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação. Em seguida, o Senador passará a palavra ao Sr. Prefeito, que preside os trabalhos e os encerrará anunciando a exibição da Banda Musical do Círculo de Santa Teresa, que vai concluir.

Sr. Senador, V. Exa. tem a palavra para seus agradecimentos.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA - Serei o mais breve possível. Quero agradecer a todos aqueles que aqui compareceram, os visitantes, os representantes do Sr. Ministro da Agricultura, os representantes da Emcapa, da Universidade Federal do Espírito Santo, a todos os expositores, aos professores. Não vou nominá-los. Quero agradecer, também, a todos os que foram mencionados pelo Professor Geraldo, que os nominou. Quero agradecer a todos eles, a todas as autoridades aqui presentes - repito, não vou nominá-los, para ser objetivo, rápido.

Quero agradecer a todos os vereadores, ex-vereadores, presidentes de Câmaras, ex-presidentes de Câmaras, prefeitos, vice-prefeitos aqui presentes, ex-prefeitos que aqui estiveram ou estão aqui presentes, os meus assessores pessoais, que estão aqui presentes, o Ronaldo, o João, a da Paz, a Jane, a Maria Helena, minha mulher, o Professor Geraldo Vieira Simões Filho, que é o coordenador deste projeto, e que tanto nos auxilia, num esforço enorme, o Ademir, uma figura notável que quero ressaltar aqui, destacar, com muito sublinhamento, e também, em especial, o Prefeito Municipal de Santa Teresa.

Quero agradecer ao Alcides a acolhida que nos dispensa, toda essa fidalguia, esse calor humano, as atenções, os mínimos detalhes, a toda sua equipe, seu secretariado, àqueles que o acompanham na sua luta, sua digníssima esposa. Tenho impressão de que, se omiti alguém, foi para ser rápido e acho que estou perdoado. Muito obrigado a todos.

Tenham consciência de que os anais deste evento vão perpetuá-lo, porque vão produzir conseqüências. Vão ser compulsados no livro que vai ser impresso, a exemplo do trabalho de Guarapari, de Colatina, de Domingos Martins, e mesmo daquele de Vitória. Todos estão sendo devidamente impressos para serem entregues em breve. E este vai se somar aos outros e sair junto com as notas taquigráficas que fizemos e com as transparências que estamos recebendo dos senhores. Vamos aproveitar e fazer inscrir na publicação inclusive aqueles *folders* dos Municípios de Santa Teresa e Santa Leopoldina, e dos demais municípios que queiram nos entregar, para que se conheça a realidade do Espírito Santo, para que os capixabas continuem se debruçando sobre os seus problemas e para que nós, juntos, consigamos construir um Espírito Santo ensolarado para nossos filhos e para os filhos de nossos filhos.

Muito obrigado.

O SR. (Não identificado) - O Sr. Prefeito me perdoe, mas quero lembrar que o certificado está pronto, à disposição de todos. Até a conclusão do almoço, ou logo a seguir a isso. Já está em ordem alfabética. É um certificado oficial, interativo. Termina o evento e o participante o tem em mãos, devidamente assinado, e ele faz, no seu verso, uma referência a cada exposição, a cada debatedor e a toda a carga horária efetivamente freqüentada, sendo, assim, um documento oficial.

Logo a seguir ao encerramento com a banda, anunciado pelo Sr. Prefeito, podem pegar os certificados e fazerem jus ao almoço.

O SR. (Não identificado) - Quero agradecer, em primeiro lugar, ao Prof. Geraldo e também aos expositores, aos palestrantes pela forma como conduziram este IV Seminário. Quero agradecer ainda aos dois Senadores, Elcio Alvares e José Ignácio Ferreira,

ao representante do Governo do Estado, aos colegas Prefeitos, aos Vice-Prefeitos, aos Vereadores e às demais autoridades que compõem esta Mesa pela presença.

Meus senhores e minhas senhoras, espero que todos tenham aproveitado essas palestras da melhor maneira possível. Quero também agradecer a todos pelo empenho, pela colaboração que, direta ou indiretamente, nos prestaram e pela maneira como prestigiaram nossa cidade.

Que Deus acompanhe e abençoe a todos. Vocês serão sempre bem-vindos a esta terra. Santa Teresa* sempre os receberá de braços abertos.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. (Não identificado) - A Banda vai dar início ao número final. As cestas estão sendo entregues pela Maria José a cada um dos expositores e autoridades que fazem parte da Mesa.

Faço questão de que a Maria José faça essa entrega.

(Interrupção da gravação)

ANEXO XXI

21ª REUNIÃO

COMISSÃO ESPECIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

Tomada de preço para execução das obras de duplicação em ruas laterais da BR-153, Goiás, trecho posto da Polícia Rodoviária Federal, ponte do rio Paranaíba, com extensão de 1km

O SR. ( ) - Convidamos a Deputada Federal Lídia Quinan; o Deputado Federal Orcino Gonçalves; o Deputado Federal Roberto Balestra; o Deputado Federal Pedrinho Abrão; o Deputado Federal Pedro Canedo; o Deputado Federal Vilmar Rocha; o Deputado Federal Marconi Perillo; o Deputado Federal Wagner Nascimento, de Minas Gerais; o Deputado Federal Odelmo Leão, de Minas Gerais, Líder do PPB na Câmara dos Deputados; o Deputado Federal Jovair Arantes; o Deputado Federal Barbosa Neto; o Deputado Federal Virmondes Cruvinel; a Deputada Federal Maria Valadão; o Deputado Federal Márcio Rodrigues, de Minas Gerais; a Deputada Federal Nair Xavier Lobo; o Deputado Federal Carlos Mendes; o Deputado Federal Zaire Rezende; o Deputado Federal Romel Anízio, de Minas Gerais; o Deputado Federal Hugo Rodrigues da Cunha, de Minas Gerais.

Convidamos os Srs. Deputados Estaduais Aluzair Rosa, Geraldo Rezende, de Minas Gerais, Kléber Marques, Eduardo Rios, Doriel Santos, Leonídio Bolsas, Paulo Pial, de Minas Gerais, Jossivânio de Oliveira, Líder do Governo de Goiás na Assembléia Estadual, José Sardo, Wagner Vilela e Carlos Alberto Silva.

Também convidamos o Dr. Ailton, Promotor de Justiça - representante, nesta solenidade, do Dr. Demóstenes Xavier Torres, Procurador-Geral -, o Diretor-Geral do DNER, Dr. Maurício Hasenclever; o Diretor de Engenharia do DNER, Dr. Alfredo Neto; o Diretor de Operações da Caixa Econômica Federal, o goiano José Lopes Coelho; o Diretor-Geral do DERGO, Dr. Mário Vilela; o Diretor-Geral do DNER de Minas Gerais, Dr. Mauro Vasconcelos; o Diretor-Presidente do Detran e ex-Deputado por Itumbiara, Álvaro Guimarães; o representante da Confederação Nacional do Transporte, José Hélio Fernandes; o Sr. Presidente desta audiência pública e da Comissão Especial do Corredor de Transporte Centro-leste, Senador da República Francelino Pereira; o Exmº Sr. Governador Maguito Vilela; o Sr. Governador de Minas Gerais Eduardo Azeredo Convidamos o Sr. Ministro dos Transportes, Deputado Eliseu Padilha, o Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União, Ministro Homero Santos, o Sr. Relator da Audiência Pública da Comissão do Corredor de Transporte Centro-Leste no Senado da República, Senador Mauro Miranda, o Prefeito Municipal de Itumbiara, Cairo Ferreira Batista, o Sr. Vice-Governador de Goiás, Naphtali Alves de Souza, o Sr. Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de Goiás, Deputado Helenês Cândido, o Senador da República Otoniel Machado, o Sr. Senador da República pelo Tocantins, João Rocha, o Sr. Senador da República pelo Mato Grosso do Sul Ramez Tebet, o Sr. Deputado Federal José Gomes da Rocha, o Deputado Estadual Paulo Serrano, o Sr. Relator da Audiência Pública da Comissão do Corredor de Transportes Centro-Leste, Senador da República Mauro Miranda, o Sr. Ministro dos Transportes, Deputado Federal Eliseu Padilha, o Sr. Ministro do Planejamento e Orçamento, Deputado Federal Antonio Kandir, o ex-Governador de Goiás, o Sr. Ministro da Justiça Iris Rezende Machado.

Srªs e Srs., por gentileza, vamos ficar todos de pé, para ouvirmos o Hino Nacional, que será executado pela banda de música da Polícia Militar do Estado de Goiás.

Srs. Secretários de Estado por Minas Gerais e Goiás, Srs. Vereadores, Srs. Prefeitos municipais por Goiás e Minas Gerais, Srs. Vereadores - está presente o Sr. Mozart Morais, por Goiânia, que é daqui de Itumbiara -, Lideranças políticas dos Estados, teremos a seguir a assinatura de ordem de serviço.

Pela presente autorização, autorizo abertura de tomada de preço para execução das obras de duplicação em ruas laterais da BR-153, Goiás, trecho posto da Polícia Rodoviária Federal, ponte do rio Paranaíba, com extensão de 1km.

Assina a ordem de serviço o Sr. Ministro dos Transportes, Dr. Eliseu Padilha. (Palmas)

Está presente também o Dr. Ubirajara Abud, Diretor do DNER de Goiás.

Assina o Sr. Governador Maguito Vilela. (Palmas)

Assinam o Sr. Governador, por Minas Gerais, Eduardo Azeredo, o Sr. Ministro da Justiça Iris Rezende Machado, o Sr. Ministro do Planejamento e Orçamento, Deputado Federal Antonio Kandir, o Dr. Maurício Hasenclever Borges, Diretor-Geral do DNER e o Sr. Prefeito Municipal de Itumbiara Cairo Batista.

Pela presente, autorizamos abertura da concorrência pública internacional para execução das obras de restauração da pista já existente da BR-153, Goiás-Go, trecho Goiânia-Itumbiara, divisa Goiás com Minas Gerais, com extensão de 180,2km, com recursos financeiros do programa do Banco Mundial, BIRD, Banco Interamericano de Desenvolvimento, BID, e do Governo Federal.

Assinam a ordem de serviço o Ministro dos Transportes Eliseu Padilha, o Sr. Governador Maguito Vilela, o Sr. Governador Eduardo Azeredo, de Minas Gerais, o Sr. Ministro Iris Rezende Machado, o Sr. Ministro Antonio Kandir, do Planejamento e Orçamento, Dr. Maurício Hasenclever Borges, Diretor-Geral do DNER, o Prefeito Cairo Batista e o Deputado José Gomes da Rocha.

Senhoras e Senhores, teremos a assinatura do protocolo de intenções entre os Srs. Eliseu Padilha, Ministro dos Transportes, Maguito Vilela, Governador do Estado de Goiás, para transferência de patrimônio e execução de obras de restauração no Estado de Goiás de rodovias federais, dentro do programa do Banco Mundial, BIRD, e Banco Interamericano de Desenvolvimento, BID. Assina o Sr. Ministro dos Transportes Eliseu Padilha e o Sr. Governador Maguito Vilela. (Palmas)

Também se encontra presente o Dr. Vicente Chelotti, Diretor-Geral da Polícia Federal, a quem convidamos para fazer parte da Mesa. (Pausa)

Convidamos ainda para integrar a Mesa o Deputado Estadual Ricardo Yano, Secretário de Esportes e Lazer do Estado de Goiás.

Senhoras e senhores, o Senador Francelino Pereira, Presidente da audiência pública da Comissão Especial do Senado da República sobre o Corredor de Transporte Centro-Leste.

O SR. FRANCELINO PEREIRA - Sr. Presidente, Sr. Governador de Goiás, Luiz Alberto Maguito Vilela; Sr. Governador, meu Governador de Minas Gerais, Eduardo Azeredo; Sr. Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha; Sr. Ministro da Justiça, Iris Rezende Machado; Sr. Ministro do Planejamento e Orçamento, Antonio Kandir;

Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União, Ministro Homero Santos; Sr. Relator da audiência pública da Comissão do Corredor de Transporte Centro-Leste, Senador Mauro Miranda; Sr. Prefeito Municipal de Itumbiara, Cairo Batista; Sr. Vice-Governador de Goiás, Naftali Alves de Souza; Sr. Presidente da Assembléia Legislativa, Deputado Elenis Cândido; Srs. Senadores da República Otoniel Machado, João Rocha e Ramez Tebet; Sr. Deputado Federal José Gomes da Rocha, em nome de quem saúdo todos os meus colegas da Câmara dos Deputados; Sr. Deputado Estadual Paulo Serrano Borges, em cuja pessoa saúdo todos os deputados estaduais, prefeitos, vereadores, líderes políticos que aqui estão presentes; meus senhores, estamos aqui, com muito orgulho, prazer e honra, na cidade goiana de Itumbiara, para participar deste evento de grande importância para o desenvolvimento do Centro-Oeste do País, no que tange ao corredor de transporte de Goiás e Minas, em ligação com o importante sistema de transportes Anhangüera-Bandeirantes. Refiro-me a esta primeira audiência pública pela duplicação das BR-050 e BR-153, que unem os Estados de Goiás e Minas Gerais ao Estado de São Paulo.

Nada mais oportuno nesse instante do que a união de políticos, empresários e demais líderes representativos de Minas e Goiás para lutar pela duplicação das rodovias dos Estados de Goiás e Minas, BR-050 e BR-153. O trecho a ser duplicado tem 467 quilômetros, sendo 206 em território goiano e 161 em território mineiro; constitui o principal eixo de transporte para o acesso da Amazônia, pela Belém-Brasília, e do Centro-Oeste ao mercado consumidor de São Paulo, ao Porto de Santos e aos países do Mercosul.

O extraordinário desenvolvimento experimentado nos últimos anos pelo Centro-Oeste, especialmente na agricultura de exportação, tornou a rodovia de pistas simples absolutamente ultrapassada e incapaz de absorver um tráfego diário em torno de 15 mil veículos. A realização dessa primeira audiência pública, pela duplicação da BR-153 e da BR-050 é a manifestação indiscutível do interesse e da disposição das autoridades públicas, das lideranças políticas e dos setores empresariais dos dois Estados no sentido de levarem adiante esse grande projeto.

O Poder Legislativo, por intermédio de seus representantes dos Estados de Goiás e Minas Gerais, está mobilizado e comprometido no sentido de promover, o mais rápido possível, a duplicação da Rodovia Goiás-Minas, fazendo com que isso se transforme em realidade no mais breve tempo possível.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. (.....) - Também se encontram presentes o Deputado Federal Antônio Aureliano Chaves, Secretário de Transportes por Minas Gerais, e o Deputado Estadual Pedro Chaves, Secretário de Transportes e Obras Públicas pelo Estado de Goiás, além do Sr. Vice-Prefeito desta Cidade, Dr. Queiroz.

A seguir, teremos as palavras do Sr. Prefeito Municipal de Itumbiara, Cairo Ferreira Batista. (Pausa)

O SR. CAIRO FERREIRA BATISTA - Cumprimento, nesta manhã histórica, o Presidente da audiência pública da Comissão do Corredor de Transportes Centro-Leste, Senador Francelino Pereira; o Governador de Goiás, Luiz Alberto Maguito Vilela e o Governador de Minas, Eduardo Azeredo, dois entusiastas na soma de forças por essa importante obra; o Ministro dos Transportes, Deputado Federal Eliseu Padilha; o Deputado Federal, Ministro de Orçamento, Antonio Kandir; o nosso Ministro goiano, da Justiça, Iris Rezende Machado; bem como o Ministro-Presidente do Tribunal de Contas da União, uberlandense, desbravador do Triângulo, Dr. Homero Santos; o Relator desta Comissão, nascido em Uberaba, mas com coração goiano, Senador Mauro Miranda.

Cumprimento ainda o Vice-Governador Naftali Alves de Souza; o Presidente da Assembléia Legislativa de Goiás, Elenis Cândido; o Senador João Rocha, de Tocantins; o Senador da República Ramez Tebet, de Mato Grosso do Sul; o Deputado Federal José Gomes da Rocha, na pessoa de quem cumprimento todos os Deputados Federais aqui presentes, de Goiás e Minas Gerais; o Deputado Estadual Paulo Serrano, de Itumbiara, na pessoa de quem quero cumprimentar cada Deputado Estadual, quer de Minas, quer de Goiás, aqui presentes.

Cumprimento ainda o Prefeito Virgílio Galassi, que usará da palavra em nome dos prefeitos. Cumprimentando o Prefeito da grande Uberlândia, saúdo cada prefeito de Goiás e de Minas Gerais aqui presentes. Cumprimento o Presidente da Câmara Municipal de Itumbiara, Vereador Jeová Lacerda, na pessoa de quem saúdo os vereadores de Itumbiara e vereadores visitantes; o Secretário de Transportes de Goiás, Pedro Chaves, na pessoa de quem cumprimento todo o secretariado do Estado aqui presente, bem como secretários de outros Estados.

Registre-se a presença do Dr. Aureliano Chaves, Deputado Federal e Secretário de Transportes de Minas Gerais, que também faz parte desta audiência; do Vice-Prefeito da nossa Administração, Dr. Queiroz; do Diretor-Geral do DNER; do Diretor de Operações da Caixa Econômica Federal; do Diretor do Dergo; do Diretor do DNER-MG, Dr. Murilo Vasconcelos; senhores empresários, lideranças aqui presentes, senhoras, senhores, imprensa, minha gente goiana, minha gente mineira, minha gente do Brasil aqui reunida:

É uma manhã histórica para Itumbiara. É uma manhã histórica para Goiás, para Minas e para o Brasil. Que as minhas primeiras palavras sejam de boas-vindas e de agradecimento pela presença de todos em Itumbiara, cidade que se orgulha de sediar este evento, um acontecimento que vai constar dos anais da História nas suas mais belas páginas.

Há 42 anos, em Itajaí, terra do nosso ilustre Governador Maguito Vilela, Juscelino Kubitschek anunciava a integração nacional do Centro-Oeste brasileiro a partir da transferência da Capital Federal para Goiás com a construção de rodovias, entre elas a BR-153, que possibilitou ao Estado a integração nacional.

Esse cenário permitiu que Goiás crescesse economicamente e se situasse hoje em torno da décima economia nacional. Hoje, esse Estado produz cerca de oito milhões de toneladas de grãos, que, industrializados ou não, são encaminhados, em sua maior parte, para exportação e para os grandes centros consumidores do País. Essa safra escoada, passando pelo Posto Fiscal Affonso Pena, na divisa de Minas Gerais, na Cidade de Itumbiara, chega a registrar a passagem de 11 mil veículos, caminhões de carga pesada. Esse tráfego pesado tem dificultado sua conservação, e sua capacidade é inferior à tonelagem prevista.

Temos, portanto, um trânsito congestionado que traz, como conseqüência direta, o encarecimento do frete, o desconforto para o usuário e, o que é pior, a concorrência diária de acidentes que dilapidam o patrimônio. Nesses acidentes, sempre são ceifadas vidas humanas, que é o que há de mais valor, porque uma vida humana não tem preço. Na BR-153, em solo goiano, em 1997, só no primeiro semestre, foram registrados pela Polícia Rodoviária Federal 449 acidentes. Sendo assim, famílias de Itumbiara e de todas as cidades por onde passa essa importante rodovia, é comum o lamento e o choro por perda de entes queridos.

Atento a esses fatos, nos primeiros dias do nosso Governo, do nosso mandato, levei esse assunto à discussão com os colegas Prefeitos do sul do Estado de Goiás. Companheiros de 23 cidades estiveram aqui, e elaboramos um documento, o Manifesto de Itumbiara, em favor da duplicação da rodovia, que foi encaminhado a todas as autoridades federais e estaduais, ao Presidente da República, aos Ministros e também ao Governador do Estado de Goiás.

Coube a Mauro Miranda...

(Falha na gravação)

goiana e mineira.

Por que não acreditar no movimento que conta com o aval do próprio Presidente da República? Esse aval foi traduzido na presença do Ministro da Justiça, Iris Rezende, do Ministro do Planejamento e Orçamento, Antonio Kandir, e do Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, que aqui estão em seu nome. São palavras do próprio Presidente, já divulgadas na imprensa goiana. Aqui estão seus auxiliares diretos. Esse gesto representa no mínimo um reconhecimento para que se tenha conhecimento, em primeira mão, das celebrações aqui tomadas no dia de hoje.

Srs. Ministros, levem ao Presidente Fernando Henrique Cardoso o testemunho do contentamento dos goianos e mineiros diante da perspectiva de duplicação desses trechos das rodovias BR-153 e BR-050 do nosso País, alavancando assim o surgimento de um novo ciclo de progresso no Brasil Central, progresso esse que surge neste final de milênio, integrando a região no processo de globalização

mundial da economia, em particular com os nossos vizinhos do Mercosul.

Senhoras, senhores e lideranças políticas do meu Estado e do Estado vizinho, Minas Gerais, mesmo sabendo da boa vontade do Presidente, já manifestada publicamente, em apoio a essa obra, conclamamos todas as lideranças políticas e todos os partidos, quer goianos, quer mineiros, a continuarmos engajados nessa luta. Essa obra não é nossa, não pertence ao povo brasileiro. Essa obra é tão importante para Goiás quanto para o Triângulo Mineiro, para o Centro-Oeste e para o Brasil.

Só peço, mais uma vez, que elevemos o pensamento a Deus e que Deus nos ajude a transformar esse sonho em realidade. Que neste ato de hoje seja plantada a semente para que, dentro de dois ou três anos, em uma grande festa nacional, estejamos inaugurando essa importante obra.

Bem-vindos a Itumbiara!

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (.....) - Também se encontram presentes o Dr. José Manuel Aguirre Neto, representando o Sr. Governador de São Paulo, Mário Covas; o Dr. Alfredo Neto, Diretor de Engenharia do DNER; e o Deputado Anderson Adauto, de Minas Gerais.

Concedo a palavra ao Relator da Comissão Especial do Senado da República, Senador Mauro Miranda, de Goiás. (Palmas)

O SR. MAURO MIRANDA - Exmº Sr. Governador Maguito Vilela; Exmº Sr. Governador Eduardo Azeredo; Exmºs Srs. Ministros Antonio Kandir, Iris Rezende e Eliseu Padilha; Exmºs Srs. componentes desta Mesa; Exmºs Srs. Senadores, companheiros; Exmºs Srs. Deputados Federais e Estaduais; Srs. Prefeitos; Srs. Vereadores; Senhoras e Senhores, estamos vivendo, neste 04 de agosto, um daqueles momentos memoráveis que compensam todos os sacrifícios da atividade política.

Sob a fé e a esperança estampadas em cada rosto dessa legião de goianos e mineiros, estamos recolhendo energias para uma empreitada que vai exigir de todos nós um esforço obsessivo e redobrado nos próximos anos.

Celebramos aqui este grande encontro de vontades. União, Estados, Municípios e o Congresso juntam suas mãos às mãos do povo, forjando a corrente simbólica que vai estimular os passos futuros de nossa luta.

Itumbiara é a síntese dessa unanimidade. O sonho de duplicação da Rodovia Goiânia-Minas Gerais-São Paulo começa a ser pavimentado hoje nesta cidade, que é também uma das sínteses mais expressivas da grandeza econômica de Goiás e do Centro-Oeste.

A presença dos Ministros Iris Rezende, Antonio Kandir e Eliseu Padilha encarna a atitude solidária do Presidente Fernando Henrique Cardoso com a nossa causa. E a mensagem enviada por Sua Excelência fortalece ainda mais o otimismo de mineiros e goianos.

Se este encontro de hoje puder produzir uma grande vitória, essa vitória será a do convencimento cabal e definitivo do Governo de que a obra que almejamos é urgente e inadiável. Com os sonhos de potência do próximo século, o Brasil precisa ancorar seu futuro nas regiões ricas em potenciais, mas ainda pobres em investimentos públicos.

A conquista dos cerrados mediterrâneos, com as enormes fronteiras a ocupar e a desenvolver, é a melhor alternativa para a fusão econômica de uma Nação em que desapareçam as diferenças que perpetuam o poder dos Estados ricos ou a dependência dos Estados pobres.

Estou convicto de que tenho a solidariedade dos Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo no apelo que transmito ao nosso honrado Presidente, por intermédio dos ilustres Ministros que aqui o representam.

É imperativo estabelecer uma relação de grandeza entre investimentos e resultados. Estamos pensando em algo em torno de R$300 milhões para duplicar essa rodovia. Não são números tão grandiosos que desmereçam sua viabilidade e, menos ainda, sua prioridade. No confronto entre custos e benefícios, basta recorrer a um único indicador. Somente no ano passado, Goiás exportou US$387 milhões com a utilização preferencial da rodovia que queremos duplicar. É fácil imaginar a expansão vertiginosa desses números quando a segunda pista começar a atrair novas indústrias, novos complexos agroindustriais, mais empregos e mais prosperidade.

Estamos votando por um projeto de integração nacional e continental, um projeto que sepulte o pânico permanente da insegurança e que valorize a vida, rompendo o ciclo nefasto da morte.

Nossa meta é uma via longitudinal moderna de Norte a Sul, para agilizar o fluxo de riqueza entre a Amazônia e o Mercosul, uma artéria sem obstruções para integrar o Norte, parte do Nordeste e o Centro-Oeste a São Paulo e aos portos do Atlântico. É um projeto de infra-estrutura que vai dinamizar a conquista de novas fronteiras agrícolas em benefício do País e das receitas e exportações, tão essenciais para o equilíbrio de nossas contas externas.

Estamos lutando e vamos lutar por um empreendimento cujos custos significam muito pouco diante de suas repercussões no conjunto da economia brasileira. Goiás, o Centro-Oeste e, sobretudo, o Triângulo Mineiro esperam essa compensação mínima pelos créditos que lhes são devidos pela União, ante o muito que seus empresários e seu povo ofereceram ao enriquecimento de outras regiões do País.

Queremos recuperar essa dívida e crescer. A via de mão dupla que estamos propondo terá duplo sentido na troca de riquezas, interesses e solidariedade entre o País e as nossas regiões não-litorâneas.

Eu gostaria de exibir para os nossos Ministros o mapa detalhado de nossas reivindicações. A duplicação já caminhou até Aparecida de Goiânia, em uma extensão de dez quilômetros. A etapa seguinte da BR-153, nos 180 quilômetros até Itumbiara, ainda depende da agilização do projeto de engenharia. Os sete quilômetros restantes até a divisa do Estado de Minas Gerais já foram concluídos, restando por definir a ponte sobre o Rio Paranaíba.

Temos um duplo apelo a fazer aos Ministros Eliseu Padilha e Antonio Kandir. Tenho certeza da aprovação desse pleito pelo nosso Líder Iris Rezende. São indispensáveis a conclusão de todos os projetos de engenharia ainda neste ano, como prometeu o Presidente da República, e a inclusão, no próximo orçamento, de um volume de recursos que garanta o início das obras em 1998.

Em território mineiro, os 135 quilômetros que ligam o Município de Itumbiara a Uberlândia estão no ponto zero. Nem projeto existe! Essa é uma decisão que urge ser tomada. Quanto ao trecho entre Uberlândia e a minha querida Uberaba, concluiu-se a etapa de licitação, mas a sua pavimentação depende da definição de recursos. Os 30 quilômetros seguintes, até a divisa de Uberaba com São Paulo, estão sendo duplicados, juntamente com as obras de construção da ponte sobre o rio Grande. O nosso anseio é de que esse segmento terminal esteja concluído ainda neste ano.

Essa é a situação atual dos diversos trechos da rodovia. Entre obras que não estão ainda definidas, trechos paralisados e partes já concluídas, há situações diversificadas e estágios que precisam avançar rapidamente. Essa é a razão fundamental da audiência pública que o Senado está realizando aqui em Itumbiara.

Sei que tenho a solidariedade do ilustre Senador Francelino Pereira, que está presidindo esta solenidade e que também representa os interesses de Minas Gerais. Todos nós queremos uma palavra de alento e de estímulo dos nossos Ministros, que têm o penhor de nosso reconhecimento pelo prestígio que oferecem a este encontro.

Quero transmitir uma palavra de gratidão a esse filho ilustre de Uberlândia, que é o Presidente do Tribunal de Contas da União, Ministro Homero Santos, que deixou a rigidez de suas responsabilidades para partilhar com os conterrâneos o início dessa grande cruzada.

Como comandantes dos nossos passos futuros, os Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo trazem a esta cerimônia as forças da vocação pioneira, que é inseparável do espírito dos goianos e da tradição de grandes realizações que marca a história de Minas Gerais. Nesse sentido, ele é o herdeiro de uma tradição que teve o seu ápice histórico naquele momento grandioso em que Minas elegeu Juscelino e revelou ao País o estadista inesquecível da integração nacional.

Minha gratidão particular ao jovem e dinâmico Prefeito de Itumbiara, Cairo Batista, ao também querido Deputado José Gomes da Rocha e ao Deputado Estadual Paulo Serrano, pelo grande trabalho de

mobilização que realizaram, trazendo para perto de nós o carinho vibrante de nossa gente.

Para finalizar, não poderia deixar sem registro o belo exemplo de espírito público de meus companheiros de Congresso por Minas e por Goiás. Aqui estamos todos nós, como representantes de um grande partido regional e sob uma única identidade, que é o projeto comum da duplicação da BR-153. A esses companheiros, os nossos profundos agradecimentos e as nossa homenagens.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Francelino Pereira) - Senhoras e Senhores, também se encontra presente o companheiro Márcio Correia, que é Presidente da Fundação Ulysses Guimarães no Estado de Goiás.

Anuncio as palavras do Sr. Ministro da Justiça, Iris Rezende Machado. (Palmas)

O SR. IRIS REZENDE - Exmº Sr. Governador de Goiás, Maguito Vilela; Exmº Sr. Governador do Estado de Minas Gerais, Dr. Eduardo Azeredo; Exmº Ministro de Estado dos Transportes, Dr. Eliseu Padilha; Exmº Ministro de Estado de Planejamento e Orçamento, Dr. Antônio Kandir; Exmº Ministro do Tribunal de Contas da União, Dr. Homero Santos; Ilmº Prefeito desta cidade, Cairo Batista; Exmº Senador Francelino Pereira, que, nesta hora, preside a solenidade de encontro do Corredor de Transporte Centro-Leste, do Senado Federal; Exmº Senador Mauro Miranda, Relator desta Comissão; Exmºs Senadores Ramez Tebet, João Rocha e Otoniel Machado; Exmºs Deputados Federais e Estaduais aqui presentes nas pessoas do Deputado Federal José Rocha e do Deputado Estadual Paulo Serrano, filhos desta terra; Srs. Prefeitos, Vereadores, Presidentes de Câmaras Municipais, Presidentes de Partidos Políticos, autoridades federais, estaduais e municipais aqui presentes, autoridades militares e eclesiásticas, presidentes de associações de classe, empresários, representantes da imprensa, senhores e senhoras, estou quebrando a ordem dos trabalhos, pois a minha palavra não seria agora. Mas, tenho um compromisso na capital do Mato Grosso do Sul e, tendo em vista a presença de autoridades no aeroporto, senti que não poderia atrasar mais. Entretanto, também não poderia deixar este recinto sem manifestar a minha grande satisfação como homem público e, sobretudo, como goiano por esta solenidade, que, sob a iniciativa do Senado Federal, por sua Comissão do Corredor de Transporte Centro-Leste, realiza-se nesta querida cidade de Itumbiara.

Não venho simplesmente na condição de Ministro de Estado da Justiça. Se aqui falo como Ministro, é para manifestar minha satisfação pela presença de dois ilustres colegas: Eliseu Padilha e Antônio Kandir.

O Ministro Kandir ao longo de sua vida tem demonstrado seu elevado espírito público, sua competência e seu amor à pátria, assumindo posições históricas, muitas vezes duras, mas importantes.

E esse jovem Ministro Eliseu Padilha veio do Sul, como que se juntando àquela crença do gaúcho no Centro-Oeste brasileiro, para, numa demonstração de espírito público, juntar-se ao povo, às suas lideranças e viver mais de perto os seus problemas.

Fico feliz quando vejo dois Governadores, numa segunda-feira, início da semana, que normalmente é o período mais difícil para um governante deslocar-se de seus palácios, vindo também se juntar às lideranças, numa demonstração de apoio e, sobretudo, de responsabilidade político-administrativa, para dizerem aos nossos Ministros dos Transportes e do Planejamento, em apoio aos nossos Senadores de Minas e de Goiás, aos nossos Parlamentares, que estão juntos nessa grande luta pela concretização de um grande sonho, que é a duplicação da BR-153.

Srs. Ministros, posso dizer de cátedra que neste auditório estão todas as forças políticas de Minas Gerais e de Goiás. Além dos Governadores, aqui estão praticamente todos os Deputados Federais e Estaduais. Vi aqui dezenas e dezenas de Prefeitos de Goiás e de Minas, sobretudo do Triângulo Mineiro, e lideranças as mais expressivas do setor empresarial, como que a manifestarem a V. Exªs a importância desse evento e o interesse por esse trabalho que os Senadores vêm empreendendo, sobretudo - faça-se justiça -, o Senador Mauro Miranda. (Palmas)

Srs. Ministros e Srs. Governadores, a presença de Francelino Pereira e dos demais Senadores e Deputados nesta hora vem de público mostrar que o Poder Legislativo, ao lado do Poder Executivo, em todos os níveis, realmente carrega nos seus ombros a grande responsabilidade que lhe foi outorgada pelo povo nas últimas eleições, bem como nas anteriores.

Fico feliz também ao perceber que as lideranças políticas estão conscientes da responsabilidade que pesa sobre seus ombros, dos Vereadores aos Ministros de Estado e aos Governadores aqui presentes.

É interessante, Srs. Ministros, salientar que, desde a Constituição de 1891, homens públicos deste País - e não eram apenas os homens do Centro-Oeste - faziam constar da Carta Magna a transferência da Capital do País para o Planalto Central brasileiro; ou seja, há mais de um século, os homens públicos já se preocupavam com isso.

É claro que, durante muito tempo, as atenções das autoridades, sobretudo das portuguesas, se voltavam para a costa do Brasil, porque era muito mais fácil chegar aqui, receber o que do povo era tirado e voltar para as boas terras de Portugal.

Mas os brasileiros foram sentindo que o Brasil não passava simplesmente pela costa, mas que a construção de uma grande nação estava sobretudo no seu interior.

Veio Getúlio Vargas, que criou a Fundação Brasil Central, chegando, àquela época, a construir duas pontes quase interligadas sobre o rio Araguaia e o rio do Garças. Ali, instalou o escritório para que se começasse ali a grande marcha para o Oeste brasileiro.

Algum tempo depois, veio também o imortal Juscelino Kubitschek, que entendeu que, para voltar a cara da Nação para o Centro-Oeste, para o interior do Brasil, era necessário trazer a Capital para cá.

De repente, em pouco tempo, o Brasil foi-se transformando, e, com muito mais intensidade, o Centro-Oeste: o Triângulo Mineiro, Goiás e Mato Grosso foram-se transformando. Temos muitos problemas, mas o Centro-Oeste tem correspondido; o interior do Brasil vem correspondendo.

Quando se reúnem aqui tanto líderes, homens e mulheres, representantes da imprensa, todos os partidos políticos - entendo que estão aqui realmente todos os partidos políticos -, procurando sensibilizar as nossas autoridades, é porque, na verdade, essa rodovia é uma das obras imprescindíveis hoje neste País. Por ela, passa parte da produção da Chapada da Bahia; da produção do sul do Piauí, do sul do Maranhão, do Estado do Pará e grande parte da produção, inclusive de manufaturados, do Estado do Amazonas. Não é apenas isso, por ela passa quase toda a produção de Mato Grosso e a produção de parte de Mato Grosso do Sul; praticamente 17 a 18% da produção de grãos do Brasil passa hoje por esta rodovia. Daí o grito: Ferrovia Norte-Sul; duplicação da BR-153.

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO
Fls. nº 017 de 1999

Srs. Ministros, essa duplicação não representa um investimento para promover o desenvolvimento; é um investimento para não inibir o desenvolvimento que caminha a passos largos nesta região brasileira. (Palmas)

De forma que estou aqui simplesmente para dar um testemunho: se existe prioridade máxima hoje no Governo, ela é a duplicação destas duas rodovias: da BR-153 e da BR-050. Mas eu gostaria de salientar - penso que estou certo, dentro da filosofia de trabalho de V. Exªs, Ministro Antônio Kandir e Ministro Eliseu Padilha e do pensamento do nosso Presidente Fernando Henrique Cardoso - que essa obra merece urgência, porque nós, do Centro-Oeste, estamos escaldados. Para que V. Exªs tenham uma idéia, a duplicação da rodovia que liga Anapólis a Goiânia e Aparecida levou oito anos. Se não fosse o Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso, ainda não teria terminado. Sua Excelência foi quem terminou essa obra. (Palmas) Essa gente toda está aqui porque acredita no Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso.

Eu dizia, no meu discurso de posse, no Ministério da Justiça, que via na presença de Sua Excelência um estadista dos novos tempos. Realmente estamos vivendo novos tempos, quando todos os segmentos sociais se juntam e se unem em busca de um objetivo. V. Exªs, indiscutivelmente, serão os faróis maiores, os instrumentos mais fortes, ao lado dos nossos Senadores que, com tanto zelo, procuram sensibilizar a sociedade e o Governo para projetos dessa natureza.

Assim, Srs. Ministros, manifesto a nossa satisfação, sobretudo porque esse ato hoje se torna histórico. Eu não me lembro do Governador de Minas Gerais transpor o rio Paranaíba e vir juntar-se aos goianos em qualquer projeto de tamanho interesse. Hoje, vejo esse Governador querido, simpático, amigo, humilde, trabalhador, competente e honesto ao lado do Governador de Goiás que também, para mim, é uma das revelações dos últimos anos do século XX neste País.

V. Exªs, como Ministros, como Deputados, como Prefeitos, como Vereadores, aqui se encontram todos de braços dados nesta hora. Hoje, eu posso dizer a V. Exªs, aos senhores e às senhoras: eu me sinto, mais uma vez, extremamente realizado como homem público. (Palmas) Eu me sinto realizado ao sentir que todos nós, Governo Federal, Governos Estaduais e Municipais, Congresso Nacional - Senado e Câmara -, Assembléias Legislativas, Câmaras de Vereadores, Prefeitos, Imprensa, todos nos juntos em busca de um objetivo. Tenho certeza de que Deus vai fazer com que o Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso transforme esse grande sonho, essa grande necessidade em uma realidade palpável dentro de poucos anos.

Muito obrigado a todos e minhas desculpas por ter de me retirar, nesta hora, deste plenário. (Palmas)

O SR. ( ) - Senhoras e senhores, devido a compromisso já agendado, o Sr. Ministro da Justiça, Iris Rezende Machado, irá se ausentar da mesa, assim como o Senador Ramez Tebet, que irá acompanhar S. Exª.

Senhoras e senhores, anuncio as palavras do Sr. Ministro dos Transportes, Deputado Federal pelo Rio Grande do Sul, Eliseu Padilha. (Palmas)

O SR. ELISEU PADILHA - Exmº Sr. Dr. Luiz Alberto Maguito Vilela, mui digno Governador do Estado de Goiás; Exmº Sr. Dr. Eduardo Azeredo, mui digno Governador do Estado de Minas Gerais; Srs. Ministros de Estado; Ministro Iris Rezende, que acaba de nos deixar; Ministro Antonio Kandir, Ministro do Planejamento e do Orçamento; Sr. Ministro Presidente do Tribunal de Contas da União, Homero Santos; Srs. Senadores da República; Senador Francelino Pereira, que preside os trabalhos; Sr. Senador Ramez Tebet, que também está ausente, neste momento; Senador Otoniel Machado; Senador João Rocha; Senador Mauro Miranda, digníssimo Relator da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, laborioso, incansável, pertinaz na busca desse objetivo tão nobre; senhor representante do Governo do Estado de São Paulo; Srs. Deputados Federais, meus colegas de Parlamento, a quem peço permissão para saudar na figura alegre e laboriosa da Deputada Lídia Quinan (Palmas); autoridades eclesiásticas; senhores representantes dos meio de comunicação social, que aqui desenvolvem seu trabalho; senhoras e senhores, honra-me, sobremodo, a oportunidade de, conjuntamente com os Ministros Iris Rezende, da Justiça, e Antonio Kandir, do Planejamento e Orçamento, representando o Governo Federal, poder compartilhar com tantas e ilustres autoridades aqui presentes e com o povo de Itumbiara este momento de particular importância para o desenvolvimento de toda a região Centro-Oeste.

Há dois meses à frente das tarefas e desafios inerentes à pasta dos Transportes, tenho-me empenhado com determinação na implementação da política nacional de transportes concebida pelo Governo Fernando Henrique Cardoso, com vistas a contribuir com a almejada e já iniciada arrancada para o desenvolvimento objetivo de todo o País, garantindo a toda a sociedade uma infra-estrutura adequada na área dos transportes.

A conjuntura de escassez de recursos públicos para os investimentos necessários transforma o trabalho político da busca de soluções para atender às enormes carências em um árduo exercício de conciliação, posto que o problema não é setorial, mas atinge toda a estrutura pública, principalmente e inclusive aquelas áreas intrinsecamente ligadas à função estatal, em que, teoricamente, não deveríamos conviver com carências: as áreas da saúde, da educação, da segurança e da seguridade social. Neste contexto, o Ministério do Transporte vem implantando o mais ambicioso programa de descentralização já vivenciado no setor, explorando todas as alternativas possíveis, buscando todas as fontes de financiamento disponíveis.

Particularmente para o setor rodoviário, as ações do Ministério dos Transportes voltam-se agora para a descentralização e ampliação do programa de concessões de rodovias, viabilizando de forma efetiva, com essas concessões, o pleno desenvolvimento, o almejado desenvolvimento no sistema rodoviário nacional. Acredita-se até que, com essas providências, os cofres públicos estarão desonerados progressivamente de fortes e inadiáveis investimentos da ordem de vários bilhões de reais.

Assim, integrando o Programa das Rodovias Federais Delegadas, com a duplicação dos trechos das BRs-153 e 050, que integrará com o Corredor Centro-Oeste e Leste os Estados de Goiás e de Minas Gerais, incorpora-se esse corredor aos trechos em duplicação, a exemplo das BRs-381, 116, 376 e 101 e, com essas, constituirá o corredor natural do Mercosul, trazendo enorme desenvolvimento às regiões lindeiras, além de incrementar o comércio entre os países integrantes do Mercosul.

No crescente desenvolvimento, o Centro-Oeste brasileiro transformou-se em uma grande fronteira agrícola e numa região grandemente produtora de produtos transformados dos produtos agrícolas. Portanto, merece mais do que nunca essa rodovia as atenções que ora lhe estão sendo dispensadas pelos homens públicos que representam, de forma valorosa e diligente, a região; também pelo Governo Federal, pois por ela fortalecer-se-á o comércio com o eixo Sul, Sudeste, Norte, com o Mercosul e com o mundo. Além do que é absolutamente inavaliável de proteger, de resguardar, de zelar, de preservar vidas humanas, e estas, como já foi dito aqui, não têm preço e por estas é fundamentalmente que se desenvolve a ação do Governo.

Posso assegurar que o Ministério dos Transportes, obedecendo à orientação do Presidente Fernando Henrique Cardoso, e, em especial, às metas da reforma estrutural e andamento do Brasil, quais sejam, a manutenção da estabilidade econômica, redução dos níveis de desemprego, redistribuição da renda, aumento do poder aquisitivo e da qualidade da população, compromete-se a buscar e executar ações que permitam uma eficiente prestação dos serviços públicos nas áreas da matriz de transportes. E, no caso presente, compromete-se, juntamente com o Ministério do Planejamento e com a Comissão Especial, que tem como Relator esse brilhante homem público denominado Mauro Miranda, a desenvolver todos os estudos necessários a materializar, com a brevidade que seja possível, esse sonho, essa aspiração; e mais do que sonho e aspiração: essa conquista natural pela circunstâncias que o operoso povo da região já criou.

Ao concluir, lembro que, no Ministério, neste momento, desenvolvem-se programas que vão fazer com que tenhamos, na área rodoviária, a restauração de todas as rodovias da região.

Aqui mesmo firmamos documento, protocolo de intenção, ordem de serviço, para que tenhamos, em Minas Gerais e em Goiás, imediatamente, o início do programa de restauração das rodovias existentes.

Neste momento, as 60 principais rodovias do País encontram-se em obras; estão elas sendo adequadas, duplicadas, ampliadas, sob a coordenação da equipe conduzida pelo nosso competente mineiro Dr. Maurício Hasenclever Borges, nosso Diretor Geral do DNER.

Também, na área das hidrovias, o País redescobriu as hidrovias. O Brasil tem 40 mil quilômetros navegáveis ou potencialmente navegáveis. Nestas, o Governo desenvolve o renascimento, o redescobrimento. São Simão, logo aqui, passou a ser ponto fundamental para o início da navegação na hidrovia do Mercosul, que tem hoje 2.400Km navegáveis, prontos, disponíveis para o Centro-Oeste, para fazermos com que possamos chegar ao Mercosul numa área onde essa hidrovia é influenciada pela população de 100 milhões de pessoas. É dispensável que se fale sobre o potencial de mercado disponível, mas, mais que isso, é fundamental que se frise a redução do frete e, logo, a redução do custo Brasil.

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO

É importante que se fale das nossas ferrovias hoje, já na integralidade das malhas federais, antes sob a batuta da Rede Ferroviária Federal, já sendo operadas pela iniciativa privada com redução de 50% no nível dos acidentes, melhora qualitativa na produção do produto do transporte ferroviário, melhora no que diz respeito ao custo do frete, porque será mais barato. E mais: já existe previsão, apesar de ter-se iniciado essa operação há apenas um ano.

por ter malha privatizada. Agora, no dia 18 de julho, o patinho feio das malhas, que não despertava nenhum interesse, de uma hora para outra, conquista um ágio de 37,85%. Sinal dos tempos. A rede ferroviária nacional, independentemente da titularidade circunstancial, está dando ao País perspectivas de crescimento. De tal forma que se prevê, para os próximos 5 anos, que o modal ferroviário ganhará 40% a mais do que detém hoje no conjunto da matriz transportes.

Finalmente, os portos, que pareciam relegados ao atraso permanente, têm hoje 52% de suas operações feitas pela iniciativa privada; e, entre dezembro de 97 e março de 98, chegará a 100%. Em setembro de 1998, todos os arrendamentos das áreas disponíveis, nos portos organizados, estarão concretizados, e todas as operações estarão entregues à lei de mercado.

Para que se tenha noção de tudo isso, no edital de Santos, feito sob a batuta do nosso Presidente do Conselho Nacional de Desestatização, Ministro Antonio Kandir, aqui presente, um dos itens fundamentais do edital é a redução do custo de operação portuária, **ship to gate**, do navio ao portão, hoje em torno de US$600,00 por real, e que deverá descer, em 24 meses, para US$150,00. Isso nos dá a idéia do que se faz, operosamente, para a redução do Custo Brasil, que fará chegar mais barato o alimento na mesa do trabalhador: também, e concomitantemente, para que a nossa indústria e a nossa produção primária tenham uma inserção melhor no mercado internacional, coerentemente com o processo de reengenharia feito no País, trazendo melhores frutos para nossa gente.

Ao concluir, parabenizo o Senador Mauro Miranda, Relator da Comissão Especial, que cuida deste importantíssimo evento, porquanto estamos dando os passos iniciais para a concretização desta idéia. Parabenizo as bancadas federais de Minas Gerais e de Goiás; o nosso Senador Francelino Pereira, por ter estado disponível na Presidência dos trabalhos e nos trazendo a palavra do Presidente da República; os Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo; os Ministros Antonio Kandir e Iris Rezende, que nos deram a oportunidade de participarmos deste ato tão importante para a nacionalidade. Parabenizo o povo goiano e o povo mineiro, porque, em momentos como este, temos a oportunidade de refletir sobre a grandeza de nosso País que está sendo, a cada dia, reconstruída, segundo os ditames do nosso Presidente da República, para termos mais adiante uma Nação integrada em todas as suas operações. De norte a sul e de leste a oeste, teremos a integração e a sinergia de todas as regiões para construirmos um grande País e uma grande Nação para um futuro, não muito distante, que se nos apresenta. Portanto, cabe a cada um de nós dar a sua contribuição e fazer o seu papel. Ninguém poderá outorgar procuração. Vejo nesta Comissão, relatada pelo eminente Senador, o cumprimento desse papel, que é, indiscutivelmente, o reflexo da vontade de todos. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. ( ) - Registramos, com muito prazer, as presenças do Dr. Ivan Bueno de Moraes, Secretário de Indústria, Comércio e Turismo de Goiás; jornalista Jean Carlo Carvalho, Secretário de Comunicação do Estado; Dr. De Angelis, Secretário do Planejamento; José Francisco das Neves, Presidente da Celg; Dr. José de Arimatéa, Presidente da Saneago; Dr. Ismauro Parreira, Superintendente da Caixa Econômica Federal em Goiás; Dr. Irondes José de Moraes, Conselheiro do TCM, e Valdivino José de Oliveira, Assessor Especial do Governador.

Senhoras e senhores, neste momento, ouviremos as palavras do Sr. Ministro do Planejamento e Orçamento, Deputado Federal pelo Estado de São Paulo, Antonio Kandir.

O SR. ANTONIO KANDIR - Prezados Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo, de Goiás e Minas Gerais, respectivamente, V. Exªs representam duas lideranças importantíssimas no País, particularmente nesta parte do País, que realmente vive um momento de grande dinamismo e de exemplo de trabalho e de vontade de desenvolvimento para todo o Brasil.

Prezado Ministro Eliseu Padilha, prezados Senadores, gostaria de salientar particularmente o extraordinário trabalho feito pelos Senadores Mauro Miranda, Francelino Pereira e mais os Senadores que aqui nos honram com sua presença - Senadores Ramez Tebet, Otoniel Machado e João Rocha; Srs. Deputados Federais aqui presentes, gostaria de nominar a todos, mas vou homenagear todos saudando aqui meu Colega, meu querido Deputado Marconi Perillo, Liderança do PSDB que tem tido um trabalho ativo extraordinário dentro do Congresso Nacional, na liderança e em defesa das posições importantes do Governo.

Desejo saudar não apenas o Deputado Marconi Perillo, mas todos os Deputados aqui presentes, porque, na verdade, tanto os Deputados de Minas Gerais quanto os de Goiás têm feito, cada vez mais, um trabalho de unidade, com mais força política. Esse evento de hoje mostra que particularmente os Senadores e Deputados desta região conseguem, com uma competência extraordinária, articular-se, mostrar a força política e definir com absoluta clareza as prioridades dessa região, que na verdade são também de todo o País.

Quero homenagear também o Presidente do Tribunal, Deputado Homero Santos, os Prefeitos aqui presentes, os Deputados Federais e Estaduais e os Vereadores.

Senhoras e senhores, o que nos traz aqui é a intenção comum de dar mais um passo à frente na integração dos Estados de Goiás e Minas Gerais - particularmente a região do Triângulo Mineiro - à região Sudeste do País. Essa integração já é uma realidade. O sul de Goiás, o Triângulo Mineiro e o Estado de São Paulo já são, em grande medida, uma coisa só. O que se tem nessas regiões não é mais um eixo, mas uma mala integrada de infra-estrutura e unidades de produção. O contraste com outras regiões do País não podia ser maior. Não há exagero, portanto, em dizer que essa é uma parte do Brasil que já deu certo.

Temos agora de não descuidar da conservação do que já foi construído. Além disso, temos de olhar o futuro e identificar com critério, dentro de uma visão de conjunto, as ações relevantes de adequação e expansão de infra-estrutura para aumentar o bem-estar social e elevar a rentabilidade dos investimentos realizados nessa macrorregião. É o que o Governo federal do Presidente Fernando Henrique vem fazendo, porque sabe que, quanto maior a integração dos sistemas produtivos e da infra-estrutura nas regiões Centro-Oeste e Sudeste, maior será a capacidade competitiva do Brasil na economia mundial como um todo e do Mercosul em particular.

Estamos organizando essas iniciativas de adequação e expansão da infra-estrutura dentro do programa chamado "Brasil em Ação", que reúne 42 projetos - 26 na área de infra-estrutura e 16 na área social. Desses 26 na área de infra-estrutura, 14 são na área de transportes. É o caso dos investimentos na hidrovia Tietê-Paraná, cujos efeitos positivos alcançam o sudeste de Goiás pelo rio Paranaíba, viabilizando um canal altamente competitivo de escoamento de produção agrícola da região de Rio Verde, Mineiros e Jataí, terra do nosso Governador Maguito Vilela.

O Triângulo Mineiro também é beneficiário desse investimento. As Lideranças da região, com seu conhecido tirocínio, já deram conta disso e estão tomando providências para viabilizar um porto mineiro no rio Paranaíba, para escoamento de sua produção agrícola.

É o caso também do investimento na retomada da Ferronorte. Diga-se de passagem, neste sábado, o Presidente da República, o Ministro Eliseu Padilha e nós, juntamente com demais Lideranças, estaremos lá para presenciar um consórcio de empresas que vão investir R$650 milhões numa ferrovia de 400 quilômetros, a ser ligada à ponte rodoferroviária para depois seguir, através da Fepasa, para o Porto de Santos.

Esse investimento na retomada da Ferronorte resultará em uma nova alternativa para que os produtores agrícolas do sudeste goiano - Rio Verde, Jataí e Mineiros - levem sua produção, a preço competitivo, até o Porto de Santos pela malha da Fepasa, que será privatizada e apresentará maior eficiência. É o caso, ainda, dos investimentos na restauração de estradas dentro do projeto de recuperação descentralizada de rodovias, que contará com recursos externos e deverá atingir o montante de R$1,2 bilhão, abarcando 14 mil quilômetros da malha rodoviária do País. Minas Gerais e Goiás estão grandemente contemplados nesse projeto. Dos 36 trechos já selecionados, nada menos do que 12 estão em território mineiro ou goiano. Isso significa mais de 30% dos trechos já selecionados na mais importante iniciativa de restauração de rodovias que acontece neste País. Nunca houve um investimento de recuperação tão forte. Um terço dos trechos está aqui em Minas Gerais e Goiás.

Dentre esses trechos em território mineiro e goiano, está incluída não só a BR-153, para adequação de sua capacidade ao tráfego atual, mas também a BR-050, que corre paralelamente à primeira e na qual obras de duplicação já se iniciaram, notadamente no Triângulo Mineiro. É dentro desse panorama, no qual se consolidam novas alternativas de transporte intermodal e despontam importantes investimentos na recuperação de estradas na região, que vejo, com enorme satisfação, o empenho de lideranças expressivas em favor da duplicação da BR-153, no trecho que liga Goiânia ao Triângulo Mineiro. Trata-se, sem dúvida, de obra importante, de vulto, que deve e vai merecer a atenção de parte do Governo Federal. (Palmas)

Para que essa disposição possa produzir frutos concretos mais à frente, faltam, no entanto, alguns passos preliminares, que precisamos dar sem demora. Refiro-me à necessidade de um estudo de viabilidade econômico-financeiro da obra, para que possamos tomar a decisão amadurecida em favor do interesse maior de Goiás, de Minas Gerais e do Brasil. Vamos trabalhar juntos, com muito empenho e muita determinação.

Quero dizer aos senhores que esta visita minha e do Ministro Eliseu Padilha, junto com o Ministro Iris Rezende, na verdade, consegue criar um ânimo maior. Esse contato com as lideranças da região mostram uma capacidade de articulação política extraordinária. E é essa força que vem dos senhores que nos traz energia e vontade de trabalhar duro, firme, com muita motivação. Porque o futuro do Brasil já está aqui, no presente deste Centro-Oeste, que realmente é um exemplo para todo o Brasil.

Muito obrigado, principalmente pela lição de competência e vontade. (Palmas)

O SR. (.....) - Também irá se ausentar deste recinto o Sr. Ministro Antonio Kandir, que vai cumprir agenda ainda na tarde de hoje em Brasília.

Senhoras e senhores, anuncio as palavras do Exmº Sr. Governador de Minas Gerais, Dr. Eduardo Azeredo. (Palmas)

O SR. EDUARDO AZEREDO - Sr. Governador Maguito Vilela, Srs. Ministros Iris Rezende, Eliseu Padilha e Antônio Kandir; Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União, Ministro Homero Santos; Sr. Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste, Senador Francelino Pereira, ex-Governador de Minas Gerais; Sr. Relator da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, Senador Mauro Miranda; representante do Governo de São Paulo, Sr. José Manuel Diaguini; Sr. vice-Governador de Goiás, Naphtali Alves de Souza; Sr. Presidente da Assembléia Legislativa de Goiás, Deputado Helenis Cândido; Senadores Otoniel Machado, João Rocha e Ramez Tebet; Srs. Deputados Federais José Gomes, Antônio Aureliano, também Secretário de Transportes de Minas Gerais; Sr. Secretário de Transportes de Goiás, Deputado Estadual Pedro Pinheiro Chaves.

A lista de Deputados Federais é muito grande; saúdo todos os Deputados Federais de Goiás e de Minas Gerais aqui presentes, também os Deputados Estaduais, que estão numa outra lista, Sr. Prefeito Municipal de Itumbiara, Cairo Batista, Sr. Diretor-Geral do DNER, Dr. Maurício Hasenclever, Sr. representante da Confederação Nacional de Transportes, Dr. José Hélio Fernandes, Secretários de Estado, Srs. Presidentes de empresas públicas, Srs. Prefeitos Municipais, vice-Prefeitos, Vereadores, lideranças políticas, senhoras e senhores:

Juscelino Kubitschek abriu um novo horizonte para o Brasil quando mostrou que este País não era apenas o litoral, tinha um interior riquíssimo a ser desbravado. O Triângulo Mineiro e Goiás foram duas regiões que puderam sentir, a partir de então, toda uma nova realidade e onde se descobriram terras férteis e povo trabalhador, demostrando que este Brasil precisa continuar unindo-se cada vez mais.

Os transportes precisam, evidentemente, de uma nova força com hidrovias, com novos aeroportos, com ferrovias modernizadas e privatizadas. Mas não há dúvida de que o transporte rodoviário é aquele que transporta a maior parte da produção e das pessoas do Brasil. Portanto, temos que estar atentos à melhoria, em nome da segurança e da produtividade, das estradas de todo o Brasil e dos outros tipos de transporte.

No corredor que liga Goiás, Minas e São Paulo, a rodovia já está toda duplicada. Em Minas Gerais, há um pequeno trecho em duplicação, indo da divisa até Uberaba. Em Goiás, está-se duplicando o trecho que vai de Goiânia a Aparecida de Goiás. Falta, pois, um pedaço grande a ser duplicado.

Minas Gerais está presente a esta reunião, pelos seus parlamentares e prefeitos, porque sabemos bem que somente com trabalho conjunto e união podemos priorizar essas obras, que são muitas a serem feitas no Brasil. Isso depende exatamente de um trabalho como o que está sendo feito aqui, de mobilização, de se mostrar a importância dessa rodovia.

Saúdo o Senador Mauro Miranda e todos os organizadores deste evento, evidentemente, começando pelo Governador amigo Maguito Vilela **(Palmas)**. Maguito tem estado presente em Minas em várias oportunidades, fazendo a união entre dois Estados amigos e que têm os mesmos problemas. Em Minas, há uma malha rodoviária semelhante à de Goiás, muito ampla e com grande participação do Brasil. Somos dois Estados centrais, por onde passam rodovias, não apenas Estados que precisam da rodovia como fim. Essa obra da duplicação da 153 e da BR-050 não interessa somente a Goiás e a Minas Gerais, mas a todo o Brasil, porque trata-se de dois Estados do interior do Brasil, por onde passa - e não apenas onde se gera - a riqueza do Brasil.

Lembro ainda o interesse, o esforço e a disposição de Minas Gerais de se somar a Goiás. Vamos em frente, em nome deste Brasil, com o apoio do Presidente Fernando Henrique Cardoso para continuar levando o Brasil ao novo caminho, como o está fazendo nesse momento. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. (.....) - Concedo a palavra ao Exmº Sr. Governador Maguito Vilela.

O SR. MAGUITO VILELA - Exmº Sr. Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste, Senador Francelino Pereira; Exmº Sr. Governador de Minas Gerais, grande amigo Eduardo Azeredo; Exmº Sr. Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha; Exmº Sr. Ministro da Justiça - a quem cumprimentamos, embora ausente, como líder maior do nosso Estado, Íris Rezende Machado; Exmº Sr. Ministro do Planejamento e Orçamento, Antonio Kandir; Exmº Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União, nosso amigo Homero Santos; Exmº Sr. Prefeito Municipal de Itumbiara, Dr. Cairo Batista; Exmª Srª Primeira Dama deste Município, Dona Elaine Batista; Exmº Sr. Vice-Prefeito de Itumbiara, Dr. Queiroz; Exmº Sr. Presidente da Câmara Municipal de Itumbiara, em nome de quem cumprimento todos os Governadores desta cidade e de cidades vizinhas, Geovan Lacerda; Exmº Sr. Senador Otoniel Machado; Exmº Sr. Senador João Rocha; Exmº Sr. Deputado Federal José Gomes, representante desta cidade no Congresso Nacional; Exmº Sr. Secretário de Transportes e Obras Públicas de Minas, Deputado Federal Antônio Aureliano; Exmºs Srs. Deputados Federais que nos honram muito com suas presenças e que são, todos eles, fundamentais no apoio dessa grande obra que ora reivindicamos: Lídia Quinan, Nair Lobo, Maria Valadão, todas aqui presentes; Orcilo Gonçalves, Roberto Balestra, Pedrinho Abrão, Pedro Canedo, Vilmar Rocha, Jovair Arantes, Barbosa Neto, Vilmondes Cruvinel, Carlos Mendes, Marconi Pirillo, Romeu Anízio, de Minas Gerais; Odelmo Leão, Wagner Nascimento, Márcio Rodrigues, Hugo Rodrigues e Zaire Rezende, todos de Minas Gerais, Sr. Deputado Estadual Paulo Serrano, que representa esta cidade na Assembléia Legislativa de Goiás; Srs. Deputados Estaduais Alusair Rosas, Geraldo Rezende, Klever Marques, Eduardo Rios, Doriokan Santos, Leonídio Bolsas, de Minas Gerais; Paulo Piau, de Minas Gerais, Jocivani de Oliveira, Líder do meu Governo na Assembléia; José Sado, Vagner Vilela, Carlos Alberto Silva e Adelmo Carneiro Leão, também do nosso querido Estado de Minas Gerais; Sr. Diretor-Geral do DNER, Dr. Maurício Borges; Sr. Secretário dos Transportes e Obras Públicas, Deputado Pedro Chaves; Sr. Diretor-Geral do Departamento de Estradas de Goiás, Dr. Mário Vilela; Sr. Diretor-Geral do Detran, ex-Deputado Estadual Álvaro Guimarães, também desta cidade; Sr. representante da Confederação Nacional dos Transportes, Dr. José Hélio Fernandes; Srs. Secretários de Estado; Presidentes e Diretores de autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista; Srs. Prefeitos Municipais - os de Goiás eu já os saudei e volto a saudá-los em nome do Prefeito de Itumbiara; e eu gostaria de saudar todos os Prefeitos de Minas Gerais na pessoa do Prefeito do Prata, meu amigo, Dr. Marco Túlio, que aqui está presente

(palmas); Srªs Primeiras-Damas; Srs. Vice-Prefeitos; Srs. Vereadores; Presidentes e membros de diretórios políticos; Srs. Juízes de Direito; Srs. Promotores de Justiça; Imprensa; senhoras e senhores:

Com extrema satisfação e na espontânea hospitalidade do povo desta querida Itumbiara, apresentamos, em nome deste povo e do Governo de Goiás e em nome de todo o povo goiano, as nossas mais sinceras boas-vindas a todas as autoridades que se deslocaram de seus Estados para presenciar este ato importantíssimo que poderemos chamar de ato histórico, ato heróico, onde se unem dois Estados, vários Ministros, Senadores, Deputados Federais, Estaduais, Prefeitos e o povo, para pleitear uma obra importantíssima não só para Goiás, Minas Gerais e São Paulo, mas uma obra importantíssima para o Brasil e para o mundo, porque daqui vai escoar alimentos para muitos países do nosso universo.

Não vamos analisar aqui as razões de Estado que levaram o grande mineiro iniciador da modernização do Brasil, Presidente Juscelino Kubitschek (palmas), a optar pelo rodoviarismo como modelo de transporte. O fato é que a sua decisão soberana, naquele momento histórico, revolucionou a indústria e transformou a frase "Governar é abrir estradas", dita no passado pelo Presidente Washington Luís, numa verdade que marcaria definitivamente o perfil do desenvolvimento brasileiro.

Passo importantíssimo foi dado por Juscelino Kubitschek de Oliveira. Nenhum governo, antes ou depois dele, abriu tantas e tão importantes rodovias de penetração no continente sul-americano. Juscelino tinha a visão exata de que o progresso não existe sem a devida infra-estrutura. Ele tinha a consciência da necessidade urgente de promover a grande integração nacional, e construiu Brasília. E, mais do que isso, transformou nosso País num dos maiores produtores de alimentos do mundo.

Estamos vivendo um novo surto de desenvolvimento mundial, tão ou mais importante do que aqueles da década de 20 ou dos anos pós-guerra. O estadista que não entender essa realidade será atropelado pela própria história. (Palmas)

O Brasil, em sua imensidão territorial e em sua potencialidade econômica, não pode perder de vista essa chance de se preparar para o novo século e, sobretudo, para o terceiro milênio, que se avizinha. Em compasso com a estabilidade da economia e com a melhoria de condições de vida da população, precisamos elevar nosso nível de eficiência.

Os meios de transporte são peças fundamentais para essa nova arrancada de crescimento, não somente o transporte rodoviário, mas também o ferroviário e o hidroviário. É o sistema multimodal de transporte que imprimirá agilidade e menor custo, para que nossos produtos primários sejam competitivos no mercado internacional. Não há como escapar dessa paisagem que já se desenha nas relações de comércio.

Passo importantíssimo na formação desse sistema é a duplicação das BR-050 e 153 no trecho Goiânia/São Paulo. Esse corredor rodoviário, complementado pelo eixo ferroviário que liga o centro-leste ao litoral e à hidrovia Tietê/Paraná, cujo terminal estratégico do Porto de São Simão já está operando, é a pedra de toque que falta para melhorar de maneira ímpar o desempenho econômico dos Estados de Minas Gerais e Goiás.

Na última conferência da FAO - Organização para Alimentação e Agricultura das Nações Unidas -, foi divulgada informação inquietante de que 75% das espécies vegetais utilizadas na alimentação humana já se perderam neste século. Isso significa que o planeta está perdendo rapidamente a diversidade genética no campo dos alimentos. Como a maior parte da terra está ocupada pela agricultura e pela pecuária, ou foi destruída pela incúria dos homens, hoje só existem grandes porções de solos agricultáveis em poucos países.

A maior extensão dessa riqueza está justamente no Brasil. É um patrimônio inestimável de nosso povo. Mesmo com todas as medidas, inclusive com o Plano Nacional de Agricultura Irrigada, lançado no ano passado pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso, podemos ainda multiplicar várias vezes principalmente nossa produção de grãos.

A Região Centro-Oeste, em particular o Estado de Goiás, é o celeiro futuro para minorar a fome da humanidade. Como ponto de partida para essa boa luta que é reivindicar esforços dos Governos Estaduais e do Governo Federal para a duplicação da Estrada Goiânia/São Paulo, estamos todos convocando o povo para se mobilizar na defesa dessa grande idéia. É hora de a população inteira - empresários, políticos e instituições organizadas de nossa sociedade em Goiás e em Minas Gerais - unir-se a fim de demonstrar ao Presidente da República seu apoio e o vivo interesse nessa obra fundamental para todos nós. (Palmas)

O Governo de Goiás assina, nessa primeira audiência pública, o protocolo de intenções, junto com o Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, transferindo para nossa responsabilidade a conservação das rodovias federais que passam pelo território goiano. É a nossa contribuição efetiva para descentralizar os serviços públicos, tornando-os mais eficientes. Esperamos que a celebração dessa parceria ajude o apressamento das decisões.

Ao reiterar os votos de boas-vindas aos ilustres Ministros de Estado, ao meu querido amigo Governador de Minas Gerais, Eduardo Azeredo, e a todos que prestigiaram esse encontro de Itumbiara com sua presença, manifesto a minha confiança nas ações modernizadoras do Presidente Fernando Henrique Cardoso, e reafirmo a disposição do Governo de Goiás no sentido de contribuir, sempre que for chamado, para a realização de obras que signifiquem o avanço do Brasil rumo a seu grandioso destino.

Chegou o momento das grandes e corajosas decisões políticas e das grandes decisões no campo administrativo. O Brasil é um país privilegiado pela natureza e por Deus. Temos hoje um presidente bem intencionado, o qual considero um dos dez maiores líderes do mundo. (Palmas) Pela sua inteligência, seu tirocínio, seu preparo intelectual e sua vontade de acertar.

Temos uma equipe de governo respeitável e ministros de altíssimo nível compondo essa equipe. Portanto, nada nos resta a não ser ousar. E ousar é tomar decisões corajosas, capazes de transformar nosso País e de melhorar o nível de vida de nosso povo. Não vamos esquecer a luta dessas duas BRs, da Norte-Sul, da Leste-Oeste, grandes obras de interesse não só do Brasil, mas do mundo.

Mais do que nunca, temos, nesse momento, que pensar grande, sonhar alto e procurar enxergar longe. Vamos preparar nossas cidades e nossos Estados. Vamos preparar o nosso País para a virada do século e do milênio. Somos, afinal, privilegiadíssimos. Dificilmente, uma geração tem o privilégio que tem a nossa: ver, em três anos, a mudança do século e do milênio. Cumpre, então, a nós maior responsabilidade de preparar um mundo melhor para o terceiro milênio.

Muito obrigado, e que sejam todos felizes. Vamos nos unir em favor do Brasil. (Palmas prolongadas)

O SR. (.....) - Os Srs. Governadores de Goiás e de Minas Gerais permanecerão à Mesa com as demais autoridades. Os senhores também permaneçam, por gentileza, em seus lugares.

Registramos a presença do Sr. Alberto Borges, da Caramuru, e nele saudamos todos os empresários presentes. (Palmas)

Senhores e Senhores, anuncio o Deputado Federal Marconi Perillo. (Palmas)

O SR. MARCONI PERILLO - Exmº Sr. Governador de Goiás, Maguito Vilela; Exmº Sr. Governador de Minas Gerais, companheiro Eduardo Azeredo; Exmºs Srs. Senadores presentes: Francelino Pereira, que é o Presidente dessa Comissão do Corredor Centro-Leste; Senador Mauro Miranda, Relator; Exmº Sr. Ministro Homero Santos, Presidente do Tribunal de Contas da União; Exmº Sr. Senador João Rocha; Exmº Sr. Prefeito Cairo Batista; Exmº Sr. Deputado Estadual Paulo Serrano; Exmº Sr. ex-Prefeito de Itumbiara, Luiz Moura; Exmºs colegas Deputados Federais aqui presentes; Exmºs companheiros que me delegaram a função de falar em nome deles, Deputados Federais Vilmar Rocha, do PFL, Maria Valadão, do PFL, Jovair Arantes, do PSDB, Roberto Balestra do PPB e Pedrinho Abrão do PTB; Exmºs Srs. Deputados Federais de outros Partidos; Exmº Sr. Odelmo Leão, Líder do PPB na Câmara dos Deputados, que nos honra com a sua presença; Exmºs Srs. Deputados Narcio e Antônio Aureliano; Srs. Prefeitos; Srs. Deputados Estaduais; Srs. empresários; Srs. Líderes sindicais; minhas senhoras e meus senhores, gostaria de, em rápidas palavras - companheiros de Itumbiara e de toda essa região

do Brasil -dizer da nossa satisfação em presenciar este ato público solene, que é histórico. É um marco na história de Goiás, de Minas Gerais, de São Paulo e do Brasil.

Estamos todos reunidos de forma suprapartidária para apoiar esta justa reivindicação do povo de Itumbiara, do povo goiano e do povo mineiro, que é a duplicação da BR-153 até São José do Rio Preto e o trecho da BR-050 até à cidade de Uberaba, no Estado de Minas Gerais.

Neste momento, é preciso ressaltar as presenças dos Ministros Antonio Kandir, do Planejamento; Eliseu Padilha, dos Transportes; e Iris Rezende, da Justiça. Em especial, as presenças dos Ministros Assis, Eliseu Padilha e Antonio Kandir nos dão a certeza de que a justa reivindicação do povo goiano e do povo mineiro haverá de sair do papel e, daqui há pouco, tornar-se uma realidade que muito beneficiará a todos nós.

Saúdo também o Presidente Fernando Henrique Cardoso, responsável por uma das maiores mudanças já ocorridas no Brasil pela introdução do Plano Real. A primeira fase do Governo Fernando Henrique foi a fase da estabilização da economia, foi a fase do fim da inflação e, depois, das reformas.

Agora, com a aprovação de quase todas as reformas e o encaminhamento de algumas delas, o Governo Fernando Henrique inicia uma nova fase na sua gestão, que é a fase desenvolvimentista, a fase dos investimentos, a fase da geração de renda, a fase da geração de emprego.

Goiás pode orgulhar-se do Presidente Fernando Henrique Cardoso por muitos motivos. Além do Plano Real e do fim da inflação, podemos nos regozijar pois o Presidente da República está concluindo duas grandes hidrelétricas em Goiás: a usina de Corumbá, que vai gerar 400 MW; e a Usina de Serra da Mesa, em Minas, que vai gerar 1.280 MW. Além disso, o Presidente já concluiu a duplicação da BR-153 no trecho Aparecida de Goiânia até Anápolis.

Vários investimentos em vários setores, como irrigação, recursos hídricos, saneamento e moradia, estão sendo efetuados pelo Governo Fernando Henrique Cardoso.

Tenho absoluta convicção de que neste Governo - e no próximo, se Deus quiser - do Senhor Fernando Henrique Cardoso, haveremos de implementar a ferrovia Norte-Sul e a duplicação da rodovia, que, espero, se iniciará brevemente com o apoio de todos. Estaremos concluindo o complexo hidroviário Paraná-Tietê, que muito beneficiará esta região pelas obras executadas no Rio Paranaíba.

Ficam os meus cumprimentos ao Senador Mauro Miranda, que teve a idéia e a iniciativa deste evento, idéia à qual nos somamos todos os dezessete Deputados Federais e os três Senadores de Goiás, além de toda a Bancada do Estado de Minas.

Fiz questão de ir pessoalmente, ao lado do Senador Mauro Miranda, convidar o Ministro Antonio Kandir. Esteve aqui S. Exª e garantiu os recursos necessários para que a obra possa começar o quanto antes.

Agradeço a presença de todos.

Este evento serviu para mostrar a força dos goianos, a força dos queridos mineiros e a força deste Brasil. Por gestos importantes como este, que estão acima dos Partidos, seremos capazes de desenvolver este País e fazer justiça social. Muito obrigado a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Francelino Pereira) - Senhoras e senhores, tem a palavra o Deputado Federal José Gomes da Rocha.

O SR. JOSÉ GOMES DA ROCHA - Sr. Presidente da audiência pública da Comissão do Corredor de Transportes do Centro-Leste, Senador Francelino Pereira; Exmº Sr. Governador de Goiás, Luiz Alberto Maguito Vilela; Exmº Sr. Governador de Minas Gerais Dr. Eduardo Azeredo; Representante do Governo de São Paulo, José Manoel; Sr. Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha; Exmº Sr. Senador e Ministro da Justiça, Iris Rezende Machado, representado, neste instante, por seu irmão Senador da República Otoniel Machado; Exmº Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União Ministro, Homero Santos; Relator da audiência pública da Comissão do Corredor de Transporte Centro-Leste, Exmº Sr. Senador Mauro Miranda, este irmão de Itumbiara e competente homem público; Exmº Sr. Prefeito da cidade de Itumbiara, Cairo Ferreira Batista, aproveito para cumprimentar a todos os Srs. Prefeitos e saudar os Prefeitos de Minas Gerais por meio do competente Prefeito da cidade de Uberlândia, Vigílio Galas. Cumprimento todos os Srs. Prefeitos do Estado de Goiás por meio do Presidente da Associação Sul-Goiana de Prefeitos, Adair Henrique da Silva. Saúdo também o Vice-governador de Goiás, Dr. Naphtali Alves de Souza; o Presidente da Assembléia Legislativa do nosso Estado, Deputado Elenis Cândido; Senador Otoniel Machado; Senador pelo Estado irmão do Tocantins, economista e jornalista João Rocha; Senador Ramez Tebet, do Estado de Mato Grosso do Sul - que agora está ausente. Srs. Deputados Federais, cumprimento a todos nas pessoas das nossas Deputadas Federais Lídia Quinan, Maria Valadão e Nair Xavier Lobo. São tanto os colegas aos quais devo tanto que seria inoompetência não cumprimentá-los. Deixo, portanto, meu abraço para o Barbosa Neto, Roberto Balestra, Pedro Canedo, Vilmar Rocha, para o meu amigo Jovair, para o Deputado Zaire, para todos na pessoa do companheiro Odelmo Leão e do nosso grande médico mineiro Romel Anizio.

Devo muito a esses colegas, minha querida gente de Itumbiara. Esses Deputados elegeram-me este ano para membro titular da Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados. Pela primeira vez, nesses dez anos de mandato, elegeram-me como membro titular da Comissão de Orçamento. E elegeram-me, também, membro da Mesa Diretora da Câmara dos Deputados. A todos os senhores o meu preito de gratidão junto com o meu pessoal de Itumbiara.

Cumprimento meu irmão, filho desta terra, Deputado Estadual Paulo Serrano Borges. Saúdo os demais colegas Deputados Estaduais e todos os Srs. Vereadores de Goiás e de Minas Gerais na pessoa do Presidente da Câmara Municipal da cidade Jeová Lacerda. Saúdo o Secretário dos Transportes e Obras Públicas de Goiás, cumprimentando todos os Srs. Secretários de Estado na pessoa do nosso queridíssimo Deputado Pedro Chaves. Saúdo a comitiva de Minas Gerais e seus Secretários de Estado na pessoa do Deputado Federal e Secretário dos Transportes de Minas Gerais Dr. Antonio Aureliano. Cumprimento o Diretor-Geral do Dner, Maurício Borges, e o Diretor-Geral do 2º Distrito, Dr. Ubirajara Budtz. Enfim, saudamos o Diretor de Saneamento da Caixa Econômica Dr. José Coelho.

Meus senhores, minhas senhoras, imprensa, é uma alegria muito grande, numa data como esta, sentir a sociedade organizada e politizada. Itumbiara, podem ter a certeza, está sediando o encontro mais importante dos últimos séculos. Nada é tão importante quanto a duplicação Goiânia-São Paulo.

É certo que, no passado, Goiás foi ocupada por paulistas. Há mais de duzentos anos, as Bandeiras, à procura de ouro e esmeraldas, vieram iniciar o processo de crescimento do nosso Estado. Seguidamente, graças a Deus, o Estado de Goiás foi ocupado pelos mineiros, mineiros que são conservadores, mineiros que vieram atrás de pequenas propriedades para iniciarem um processo de vida, para aqui iniciarem uma vida nova.

Mas Goiás foi outra vez ocupado, dessa vez pelos gaúchos, que vieram trocar os nossos pequizeiros e o nosso pau-terra pela soja, pelo milho, pelo sorgo e pelo algodão.

Hoje, podemos presenciar de novo o Estado de Goiás ser mais uma vez ocupado. Desta vez, não pelos bandeirantes; desta vez, não pelos desbravadores da soja; desta vez, não pelos mineiros que querem simplesmente um pedaço de terra para trabalhar. Goiás, hoje, foi ocupado por mineiros que exercem cargos da mais alta importância No Brasil, a tal ponto de recebermos aqui, hoje, o Governador das Minas Gerais, o gaúcho Eliseu Padilha e os paulistas, através do Governo Fernando Henrique Cardoso.

Das visitas que recebemos hoje, ganhei um presente. Faço questão de simplesmente fazer a leitura e passá-lo às mãos do Prefeito de Itumbiara.

Assim que cheguei ao aeroporto, uma comitiva me entregou essa caixa. Fiquei feliz e pensei: "mais um presente"? - porque não há presente maior do que o aeroporto da terra em que nasci e cresci; ela me fez gente e me mandou para Brasília defender o meu Estado. Ver tanta gente importante a ainda receber presentes!

Quando abri a caixa, era apenas uma folha de papel, mas com uma grandeza tão grande! O Senador Mauro Miranda acabou de ganhar do Ministro o direito de concluir a duplicação da baía do rio Paranaíba, onde o Ministro deu a ordem de serviço. Grande Senador

Mauro Miranda, se Minas Gerais deu muito a Goiás, é bem inferior ao presente que Minas Gerais nos deu, que foi V. Exª, mineiro de Uberaba, Senador da República de Goiás.

Estamos trabalhando. Gostaria de concluir, meus irmãos de Minas Gerais e de Goiás, dizendo que, embora o momento não seja tão oportuno, nunca votei uma matéria contra o Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso, porque, às vezes, são matérias de grande valia para o meu País. Muitas vezes, em relação a algumas matérias polêmicas, consultei o Governador de Goiás, Maguito Vilela, que tem me pedido realmente que acompanhe a idéia política do Presidente Fernando Henrique, o qual considero um dos dez homens mais inteligentes e competentes do mundo. "Governador Maguito, o senhor se dizia feliz por ver a mudança do milênio; o senhor se dizia feliz por poder passar o ano 2000. Quero me sentir feliz por tudo isso, e a minha felicidade vai ser um pouco maior, porque quero vê-lo Governador de Goiás duas vezes".

Muito obrigado!

O SR. ( ) - Senhoras e Senhores, devido ao avançado da hora, o Deputado Paulo Serrano abre mão do seu pronunciamento.

Vamos encerrar esta solenidade com as palavras do Senador da República, Presidente da Comissão, Senador Francelino Pereira, que vai trazer a mensagem do Presidente da República.

O SR. FRANCELINO PEREIRA - Vou ser breve, prometo e vou cumprir.

Não vou citar as autoridades presentes porque já foram nominadas repetidas vezes.

Naturalmente, estamos satisfeitos por este histórico e vigoroso acontecimento, que se realiza nesta importante cidade de Goiás, Itumbiara, a cujo povo o Senado da República transmite um abraço de admiração e respeito por estar construindo uma civilização que impressiona fundamentalmente os goianos e os mineiros.

Peço, rapidamente, para citar apenas os meus amigos mineiros, que não faltaram a este acontecimento. Saudar os Deputados Federais Hugo Rodrigues da Cunha, Odelmo Leão, Rômulo Anísio, Wagner do Nascimento, Ignácio Rodrigues e Zaire Rezende. E também os Deputados Estaduais, meus amigos, também uma palavra de estima, de amor e respeito ao Marcos Monte, Prefeito de Uberaba, de Uberlândia; ao Marcos Túlio, Prefeito da minha Prata, e ao Luís Guaritá Neto, Vice-Presidente do partido que presido no meu Estado, Minas Gerais.

Meus amigos, o Senado da República, representando aqui o Poder Legislativo - Câmara, Senado, Assembléias Legislativas e Câmaras Municipais - vem dar uma demonstração vigorosa de sua atuação concreta no momento em que instalou a Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, que propiciou, sob a inspiração de todos e fundamentalmente do grande amigo e Senador Mauro Miranda, esse acontecimento que agora se encerra. Felicito a todos por este evento.

Solicito a atenção dos senhores para a leitura que farei de uma mensagem do grande estadista brasileiro, nosso amigo Fernando Henrique Cardoso, Presidente da República. Sua Excelência a enviou aos participantes deste acontecimento em Itumbiara.

"Mensagem do Presidente Fernando Henrique Cardoso. Brasília, 4 de agosto de 1997.

Embora compromissos assumidos anteriormente não me tenham permitido comparecer a Itumbiara, cidade que tão bem representa o dinamismo do Centro-Oeste, não poderia deixar de estar presente de alguma forma neste evento que, de maneira eloqüente, sinaliza o empenho de goianos e mineiros em tornar realidade a desejada duplicação da BR-153 e da BR-050.

Assim, e a pedido do Senador Mauro Miranda, que simboliza o sentimento de Goiás e de Minas, do Senador Mauro Miranda, um homem público que sabe lutar pelas causas em que acredita, é com muita satisfação que me dirijo a todos os que participam desta importante audiência pública.

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO
Fls. nº 014 de 1997

A construção de uma pista adicional na ligação Goiânia-Minas-São Paulo é obra relevante e simbólica.

Relevante, porque permitirá que adquira contorno mais nítido o nosso projeto de integração nacional e que se agilizem sobremaneira os fluxos de transporte com o Mercosul e outros mercados internacionais.

Simbólica, porque ilustra a determinação de todos no Brasil, Governo e sociedade, de modernizar o País, de melhorá-lo, de aprimorar sua infra-estrutura, para que possamos ingressar no novo século em condições de aproveitar as extraordinárias oportunidades que certamente se abrirão para nós e que nos permitirão avançar pelo caminho que já estamos trilhando, da estabilidade econômica com crescimento, da superação das desigualdades e da maior justiça social.

No curso de uma gestão que marcaria de forma indelével o futuro do Brasil, o Presidente Juscelino Kubitscheck rasgou de estradas o País. E foi há 42 anos, em Jataí, terra do nosso ilustre Governador Maguito Vilela, que ele assumiu o papel de condutor dessa grande epopéia. Estamos levando adiante obras que contribuirão para que se realizem os sonhos de integração nacional de Juscelino.

Estão presentes Ministros do meu Governo: dos Transportes, Eliseu Padilha; da Justiça, Iris Rezende; e do Planejamento e Orçamento, Antonio Kandir; ao lado dos Governadores Maguito Vilela, de Goiás, e Eduardo Azeredo, de Minas Gerais, o que deve ser visto como uma indicação inequívoca do interesse do Presidente da República em acompanhar de perto esse evento e tomar conhecimento, em primeira mão, de suas deliberações.

Para além das intenções e do empenho, no entanto, é preciso que se registre a abrangência e a importância dos vários atos administrativos que foram assinados em Itumbiara. Esses atos nos aproximam, de forma efetiva, de uma futura duplicação. Valem-se, em alguns casos, de recursos do BID e do Banco Mundial, e dizem respeito a obras como a nova pista que ligará Aparecida de Goiânia a Professor Jamil, o trecho que vai daí a Itumbiara, a restauração dos 206 quilômetros que unem Goiânia à divisa com Minas Gerais, e a continuação das obras de duplicação em território mineiro e diversos trechos da BR-050.

Além disso, o Ministro dos Transportes e o Governador de Goiás assinarão - como assinaram - o protocolo de intenções que transferirá para o Governo Estadual a responsabilidade pela conservação das rodovias federais em seu território. Trata-se de um duplo exemplo da parceria que quero fortalecer entre a União e os Estados e da descentralização que leva a um aumento da eficiência nos serviços públicos.

Vê-se que muito está sendo feito em prol do aperfeiçoamento do corredor Goiânia-Minas Gerais-São Paulo. Temos consciência de que é necessário seguir avançando com determinação, trabalho sério e a urgência possível.

Sabemos também que nesse esforço, que conta com o legítimo empenho das bancadas de Goiás e de Minas Gerais, em Brasília, é imprescindível a participação das autoridades estaduais, dos Prefeitos, dos Vereadores e das comunidades.

Estou certo de que o êxito do evento de hoje marcará um excelente augúrio para o futuro deste projeto caro ao Centro-Oeste e, portanto, importante para o Brasil.

Assinado: Fernando Henrique Cardoso."

Muito obrigado. (Palmas)

(Levanta-se a reunião às h min.)

Trecho GOIÂNIA / MG / SP

BRASÍLIA – 1998

Comissão Especial destinada a promover atualização e novos estudos e levantamentos sobre a abertura de frentes de produção agropecuária, extrativa e de diversificada gama de insumos industriais ou de bens acabados, na região dos cerrados e em toda interlândia do Corredor de Transportes Centro-Leste, que liga o Brasil Central e regiões adjacentes até o Oceano Pacífico ao Complexo Portuário do Espírito Santo.

(Requerimento nº 17, de 1996, aprovado em 5-3-96)

COMPOSIÇÃO (11 membros)

Presidente: José Ignácio Ferreira
Vice-Presidente: Jonas Pinheiro
Relator: Mauro Miranda

TITULARES	SUPLENTES
PMDB	
Mauro Miranda	1. Casildo Maldaner
Gerson Camata	2. Ernandes Amorim
Flaviano Melo	
PFL	
Waldeck Ornelas	1. José de Hollanda
Júlio Campos	2. Edison Lobão
Jonas Pinheiro	
PSDB	
José Ignácio	1. (vago)
Lúdio Coelho	2. (vago)
Bloco	
Lauro Campos	1. (vago)
PPB	
Leomar Quintanilha	1. Levy Dias
PTB	
Regina Assumpção	

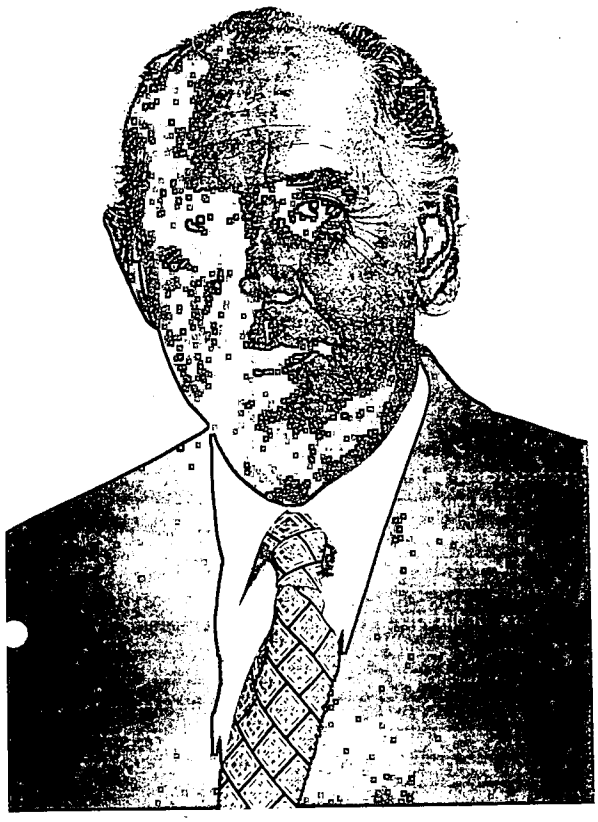
SENADO FEDERAL
COMISSÃO ESPECIAL DO CORREDOR CENTRO-LESTE

PRIMEIRA AUDIÊNCIA PÚBLICA PELA DUPLICAÇÃO DA BR-153/050 Trecho Goiânia/MG/SP

BRASÍLIA – 1998

SUMÁRIO

	Pág.
APRESENTAÇÃO	5
Pronunciamentos (REGISTRO TAQUIGRÁFICO)	
1. Senador Francelino Pereira – Senador/MG	11
2. Cairo Ferreira Batista – Prefeito de Itumbiara/GO	13
3. Senador Mauro Miranda – Relator da Comissão Especial	17
4. Iris Rezende – Ministro de Estado da Justiça	21
5. Eliseu Padilha – Ministro de Estado dos Transportes	27
6. Antônio Kandir – Ministro do Planejamento e Orçamento	33
7. Eduardo Azeredo – Governador do Estado de Minas Gerais	37
8. Maguito Vilela – Governador do Estado de Goiás	39
9. Marconi Perillo – Deputado Federal/GO	45
10. José Gomes da Rocha – Deputado Federal/GO	49
11. Senador Francelino Pereira – Senador /MG	53
Fotos	57
Primeiros resultados do encontro	63
Discursos no Senado Federal	73
Matérias publicadas na imprensa	105
Apêndice	171
1. Pronunciamento do Presidente Fernando Henrique Cardoso	175
2. Pronunciamento do Governador Naphtali Alves de Souza	181
3. Pronunciamento do Governador Eduardo Azeredo	183
Repercussões na Imprensa	187



Senador Mauro Miranda (PMDB – GO), relator da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste

APRESENTAÇÃO

A Comissão Especial do Corredor Centro-Leste foi criada pelo Senado Federal para identificar e implementar politicamente os instrumentos que possam promover o desenvolvimento sustentado da região, nos seus aspectos físicos, econômicos e sociais. Dentro desse leque ampliado de preocupações, a alternativa de maior importância a ser buscada, pelos seus reflexos diretos e indiretos no estímulo à produção e na alavancagem das exportações, é a montagem de uma rede de infra-estrutura integrada e moderna, envolvendo rodovias, ferrovias e hidrovias.

Refletindo sobre esse enorme desafio de conquista dos cerrados para o conjunto da economia brasileira, o Senador José Ignácio teve a iniciativa feliz de lutar para que esse foro político privilegiado passasse a integrar a estrutura dos órgãos técnicos do Senado. Honrado com a escolha de meu nome para o exercício do cargo de relator, tive o apoio dos ilustres membros da Comissão para deslocar os debates e as audiências públicas até algumas áreas pré-selecionadas de grande potencial estratégico para os objetivos finais de nossos trabalhos. Abrir espaços democráticos para a participação de lideranças e autoridades regionais dos diversos níveis de poder era a nossa meta, e até agora ela vem sendo alcançada com sucesso.

Começamos por debater a importância da ferrovia Norte – Sul, no município-pólo de Porangatu, e, após várias outras audiências públicas, reunimos a Comissão Especial em Itumbiara, no sul de Goiás, uma região de elevados níveis de produção agrícola e de enormes potenciais de crescimento, como principal ponto de passagem para todo o Centro-Oeste, a Amazônia e boa parte do Nordeste, na direção do mercado consumidor de São Paulo, do porto de Santos e dos países do Mercosul. Por seu destino natural de importante provedor de produtos industrializados, em futuro próximo, e por sua proximidade geográfica com a força econômica do Triângulo Mineiro, o sul de Goiás está vivendo hoje o grande impasse entre o que pode ser e os fatores limitantes que impedem o grande salto para o futuro.

Nesse sentido, o principal de nossos desafios é a duplicação dos trechos rodoviários federais que ligam Goiânia ao Triângulo Mineiro e a São Paulo. Fizemos dessa bandeira o ponto alto de todo o trabalho até agora realizado pela Comissão Especial. Ganhamos a solidariedade muito mais que formal do Presidente Fernando Henrique Cardoso, que, além de enviar para o encontro mobilizador de Itumbiara os Ministros Iris Rezende, Antônio Kandir e Eliseu Padilha, fez questão de divulgar mensagem especial de apoio à grande obra de duplicação, que é, sem qualquer dúvida, a grande aspiração de mineiros e goianos nesse final de século.

Misturando-se às autoridades, alguns milhares de cidadãos do povo compareceram para assumir a duplicação como obra fundamental de desenvolvimento e de segurança coletiva, já que os índices de acidentes evoluem como razão direta do crescimento do trânsito e da rotinização dos congestionamentos. Os Governadores de Goiás e de Minas, Maguito Vilela e Eduardo Azeredo, secretários estaduais dos dois Estados, dezenas de prefeitos e centenas de vereadores, além de empresários de porte, uniram-se solidariamente para reclamar urgência na construção de segunda pista. As representações políticas de Goiás e Minas no Congresso ofereceram uma contribuição política exemplar para o sucesso do evento, com o gesto maior de superar divergências partidárias eventuais e fundir-se no mesmo objetivo.

A presente publicação é um retrato impresso do que foi o encontro inesquecível de Itumbiara. E estou absolutamente seguro de que as manifestações e os compromissos aqui reproduzidos passam a constituir um documento fundamental para a história do desenvolvimento do Centro-Oeste e a implementação das obras prometidas. As bases políticas foram lançadas e menos de um ano depois, já temos resultados concretos, graças à palavra empenhada e ao interesse do Presidente da República. Em maio deste ano foi concluído o processo de licitação para o trecho entre Aparecida de Goiânia e Professor Jamil, o mais movimentado de toda a rodovia. Todo o trecho Uberlândia - São Paulo está licitado. Continuam em andamento as obras da ponte sobre o Rio Grande. O Trecho entre Uberaba e São Paulo está em vias de conclusão. E o programa de investimentos do "Brasil em Ação" para 1999 já inclui a duplicação de toda a rodovia como uma de suas principais prioridades. Agora é entregar-nos incansavelmente à luta que prosseguirá nos próximos anos, e trabalhar com a expectativa de que não existe projeto impossível para a vontade do homem, quando ela é respaldada pelo anseio popular. E que Deus nos dê forças e energia para assegurar o sucesso da grande empreitada em que o povo, e nós, seus representantes, estaremos caminhando lado a lado, até a vitoria final.

Senador MAURO MIRANDA

Pronunciamentos

SENADOR FRANCELINO PEREIRA
Senador/MG

Sr. Presidente, Sr. Governador de Goiás, Luiz Alberto Maguito Vilela; Sr. Governador, meu Governador de Minas Gerais, Eduardo Azeredo; Sr. Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha; Sr. Ministro da Justiça, Iris Rezende Machado; Sr. Ministro do Planejamento e Orçamento, Antônio Kandir; Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União, Ministro Homero Santos; Sr. Relator da audiência pública da Comissão do Corredor de Transporte Centro-Leste, Senador Mauro Miranda; Sr. Prefeito Municipal de Itumbiara, Cairo Batista; Sr. Vice-Governador de Goiás, Naphtali Alves de Souza; Sr. Presidente da Assembléia Legislativa, Deputado Helenês Cândido; Srs. Senadores da República Otoniel Machado, João Rocha e Ramez Tebet; Sr. Deputado Federal José Gomes da Rocha, em nome de quem saúdo todos os meus colegas da Câmara dos Deputados; Sr. Deputado Estadual Paulo Serrano Borges, em cuja pessoa saúdo todos os deputados estaduais, prefeitos, vereadores, líderes políticos que aqui estão presentes; meus senhores, estamos aqui, com muito orgulho, prazer e honra, na cidade goiana de Itumbiara, para participar deste evento de grande importância para o desenvolvimento do Centro-Oeste do País, no que tange ao corredor de transporte de Goiás e Minas, em ligação com o importante sistema de transportes Anhangüera–Bandeirantes. Refiro-me a esta primeira audiência pública pela duplicação das BR-050 e 153, que unem os Estados de Goiás e Minas Gerais ao Estado de São Paulo.

Nada mais oportuno nesse instante do que a união de políticos, empresários e demais líderes representativos de Minas e Goiás para lutar pela duplicação das rodovias dos Estados de Goiás e Minas, BR-050 e BR-153. O trecho a ser duplicado tem 467 quilômetros, sendo 206 em território goiano e 161 em território mineiro; constitui o principal eixo de transporte para o acesso da Amazônia, pela Belém–Brasília, e do Centro-Oeste ao mercado consumidor de São Paulo, ao porto de Santos e aos países do Mercosul.

O extraordinário desenvolvimento experimentado nos últimos anos pelo Centro-Oeste, especialmente na agricultura de exportação, tornou a rodovia de pistas simples absolutamente ultrapassada e incapaz de absorver um tráfego diário em torno de 15 mil veículos. A realização dessa primeira audiência pública, pela duplicação da BR-153 e da BR-050 é a manifestação indiscutível do interesse e da disposição das autoridades públicas, das lideranças políticas e dos setores empresariais dos dois Estados no sentido de levarem adiante esse grande projeto.

O Poder Legislativo, por intermédio de seus representantes dos Estados de Goiás e Minas Gerais, está mobilizado e comprometido no sentido de promover, o mais rápido possível, a duplicação da rodovia Goiás–Minas, fazendo com que isso se transforme em realidade no mais breve tempo possível.

Muito obrigado.

CAIRO FERREIRA BATISTA
Prefeito de Itumbiara/GO

Cumprimento, nesta manhã histórica, o Presidente da audiência pública da Comissão do Corredor de Transportes Centro-Leste, Senador Francelino Pereira; o Governador de Goiás, Luiz Alberto Maguito Vilela e o Governador de Minas, Eduardo Azeredo, dois entusiastas na soma de forças por essa importante obra; o Ministro dos Transportes, Deputado Federal Eliseu Padilha; o Deputado Federal, Ministro de Orçamento, Antônio Kandir; o nosso Ministro goiano, da Justiça, Iris Rezende Machado; bem como o Ministro-Presidente do Tribunal de Contas da União, uberlandense, desbravador do Triângulo, Dr. Homero Santos; o Relator desta Comissão, nascido em Uberaba, mas com coração goiano, Senador Mauro Miranda.

Cumprimento ainda o Vice-Governador Naphtali Alves de Souza; o Presidente da Assembléia Legislativa de Goiás, Helenês Cândido; o Senador João Rocha, de Tocantins; o Senador da República Ramez Tebet, de Mato Grosso do Sul; o Deputado Federal José Gomes da Rocha, na pessoa de quem cumprimento todos os Deputados Federais aqui presentes, de Goiás e Minas Gerais; o Deputado Estadual Paulo Serrano, de Itumbiara, na pessoa de quem quero cumprimentar cada Deputado Estadual, quer de Minas, quer de Goiás, aqui presentes.

Cumprimento ainda o Prefeito Virgílio Galassi, que usará da palavra em nome dos prefeitos. Cumprimentando o Prefeito da grande Uberlândia, saúdo cada prefeito de Goiás e de Minas Gerais aqui presentes. Cumprimento o Presidente da Câmara Municipal de Itumbiara, Vereador Jeová Lacerda, na pessoa de quem saúdo os vereadores de Itumbiara e vereadores visitantes; o Secretário de Transportes de Goiás, Pedro Chaves, na pessoa de quem cumprimento todo o secretariado do Estado aqui presente, bem como secretários de outros Estados.

Registre-se a presença do Dr. Aureliano Chaves, Deputado Federal e Secretário de Transportes de Minas Gerais, que também faz parte desta audiência; do Vice-Prefeito da nossa Administração, Dr. Queiroz; do Diretor-Geral do DNER; do Diretor de Operações da Caixa Econômica Federal; do Diretor do Dergo; do Diretor do DNER–MG, Dr. Murilo Vasconcelos; senhores empresários, lideranças aqui presentes, senhoras, senhores, imprensa, minha gente goiana, minha gente mineira, minha gente do Brasil aqui reunida:

É uma manhã histórica para Itumbiara. É uma manhã histórica para Goiás, para Minas e para o Brasil. Que as minhas primeiras palavras sejam de boas-vindas e de agradecimento pela presença de todos em Itumbiara, cidade que se orgulha de sediar este evento, um acontecimento que vai constar dos anais da História nas suas mais belas páginas.

Há 42 anos, em Jataí, terra do nosso ilustre Governador Maguito Vilela, Juscelino Kubitschek anunciava a integração nacional do Centro-Oeste brasileiro a partir da transferência da Capital Federal para Goiás com a construção de rodovias, entre elas a BR-153, que possibilitou ao Estado a integração nacional.

Esse cenário permitiu que Goiás crescesse economicamente e se situasse hoje em torno da décima economia nacional. Hoje, esse Estado

produz cerca de oito milhões de toneladas de grãos, que, industrializados ou não, são encaminhados, em sua maior parte, para exportação e para os grandes centros consumidores do País. Essa safra escoada, passando pelo Posto Fiscal Affonso Pena, na divisa de Minas Gerais, na cidade de Itumbiara, chega a registrar a passagem de 11 mil veículos, caminhões de carga pesada. Esse tráfego pesado tem dificultado sua conservação, e sua capacidade é inferior à tonelagem prevista.

Temos, portanto, um trânsito congestionado que traz, como conseqüência direta, o encarecimento do frete, o desconforto para o usuário e, o que é pior, a concorrência diária de acidentes que dilapidam o patrimônio. Nesses acidentes, sempre são ceifadas vidas humanas, que é o que há de mais valor, porque uma vida humana não tem preço. Na BR-153, em solo goiano, em 1997, só no primeiro semestre foram registrados pela Polícia Rodoviária Federal 449 acidentes. Sendo assim, nas famílias de Itumbiara e de todas as cidades por onde passa essa importante rodovia, é comum o lamento e o choro por perda de entes queridos.

Atento a esses fatos, nos primeiros dias do nosso Governo, do nosso mandato, levei esse assunto à discussão com os colegas Prefeitos do sul do Estado de Goiás. Companheiros de 23 cidades estiveram aqui, e elaboramos um documento, o Manifesto de Itumbiara, em favor da duplicação da rodovia, que foi encaminhado a todas as autoridades federais e estaduais, ao Presidente da República, aos Ministros e também ao Governador do Estado de Goiás.

Por que não acreditar no movimento que conta com o aval do próprio Presidente da República? Esse aval foi traduzido na presença do Ministro da Justiça, Iris Rezende, do Ministro do Planejamento e Orçamento, Antônio Kandir, e do Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, que aqui estão em seu nome. São palavras do próprio Presidente, já divulgadas na imprensa goiana. Aqui estão seus auxiliares diretos. Esse gesto representa no mínimo um reconhecimento para que se tenha conhecimento, em primeira mão, das celebrações aqui tomadas no dia de hoje.

Srs. Ministros, levem ao Presidente Fernando Henrique Cardoso o testemunho do contentamento dos goianos e mineiros diante da perspectiva de duplicação desses trechos das rodovias BR-153 e BR-050 do nosso País, alavancando assim o surgimento de um novo ciclo de progresso no Brasil Central, progresso esse que surge neste final de milênio, integrando a região no processo de globalização mundial da economia, em particular com os nossos vizinhos do Mercosul.

Senhoras, senhores e lideranças políticas do meu Estado e do Estado vizinho, Minas Gerais, mesmo sabendo da boa vontade do Presidente, já manifestada publicamente, em apoio a essa obra, conclamamos todas as lideranças políticas e todos os partidos, quer goianos, quer mineiros, a continuarmos engajados nessa luta. Essa obra não é nossa, não pertence ao povo brasileiro. Essa obra é tão importante para Goiás quanto para o Triângulo Mineiro, para o Centro-Oeste e para o Brasil.

Só peço, mais uma vez, que elevemos o pensamento a Deus e que Deus nos ajude a transformar esse sonho em realidade. Que neste ato de hoje seja plantada a semente para que, dentro de dois ou três anos, em uma grande festa nacional, estejamos inaugurando essa importante obra.

Bem-vindos a Itumbiara! Muito obrigado.

SENADOR MAURO MIRANDA

Relator da Comissão Especial

Exmº Sr. Governador Maguito Vilela; Exmº Sr. Governador Eduardo Azeredo; Exmºs Srs. Ministros Antonio Kandir, Iris Rezende e Eliseu Padilha; Exmºs Srs. componentes desta Mesa; Exmºs Srs. Senadores, companheiros; Exmºs Srs. Deputados Federais e Estaduais; Srs. Prefeitos; Srs. Vereadores; Senhoras e Senhores, estamos vivendo, neste 4 de agosto, um daqueles momentos memoráveis que compensam todos os sacrifícios da atividade política.

Sob a fé e a esperança estampadas em cada rosto dessa legião de goianos e mineiros, estamos recolhendo energias para uma empreitada que vai exigir de todos nós um esforço obsessivo e redobrado nos próximos anos.

Celebramos aqui este grande encontro de vontades. União, Estados, Municípios e o Congresso juntam suas mãos às mãos do povo, forjando a corrente simbólica que vai estimular os passos futuros de nossa luta.

Itumbiara é a síntese dessa unanimidade. O sonho de duplicação da rodovia Goiânia–Minas Gerais–São Paulo começa a ser pavimentado hoje nesta cidade, que é também uma das sínteses mais expressivas da grandeza econômica de Goiás e do Centro-Oeste.

A presença dos Ministros Iris Rezende, Antônio Kandir e Eliseu Padilha encarna a atitude solidária do Presidente Fernando Henrique Cardoso com a nossa causa. E a mensagem enviada por Sua Excelência fortalece ainda mais o otimismo de mineiros e goianos.

Se este encontro de hoje puder produzir uma grande vitória, essa vitória será a do convencimento cabal e definitivo do Governo de que a obra que almejamos é urgente e inadiável. Com os sonhos de potência do próximo século, o Brasil precisa ancorar seu futuro nas regiões ricas em potenciais, mas ainda pobres em investimentos públicos.

A conquista dos cerrados mediterrâneos, com as enormes fronteiras a ocupar e a desenvolver, é a melhor alternativa para a fusão econômica de uma Nação em que desapareçam as diferenças que perpetuam o poder dos Estados ricos ou a dependência dos Estados pobres.

Estou convicto de que tenho a solidariedade dos Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo no apelo que transmito ao nosso hoje Presidente, por intermédio dos ilustres Ministros que aqui o representam.

É imperativo estabelecer uma relação de grandeza entre investimentos e resultados. Estamos pensando em algo em torno de R$300 milhões para duplicar essa rodovia. Não são números tão grandiosos que desmereçam sua viabilidade e, menos ainda, sua prioridade. No confronto entre custos e benefícios, basta recorrer a um único indicador. Somente no ano passado, Goiás exportou US$387 milhões com a utilização preferencial da rodovia que queremos duplicar. É fácil imaginar a expansão vertiginosa desses números quando a segunda pista começar a atrair novas indústrias, novos complexos agroindustriais, mais empregos e mais prosperidade.

Estamos votando por um projeto de integração nacional e continental, um projeto que sepulte o pânico permanente da insegurança e que valorize a vida, rompendo o ciclo nefasto da morte.

Nossa meta é uma via longitudinal moderna de Norte a Sul, para agilizar o fluxo de riqueza entre a Amazônia e o Mercosul, uma artéria sem obstruções para integrar o Norte, parte do Nordeste e o Centro-Oeste a São Paulo e aos portos do Atlântico. É um projeto de infra-estrutura que vai dinamizar a conquista de novas fronteiras agrícolas em benefício do País e das receitas e exportações, tão essenciais para o equilíbrio de nossas contas externas.

Estamos lutando e vamos lutar por um empreendimento cujos custos significam muito pouco diante de suas repercussões no conjunto da economia brasileira. Goiás, o Centro-Oeste e, sobretudo, o Triângulo Mineiro esperam essa compensação mínima pelos créditos que lhes são devidos pela União, ante o muito que seus empresários e seu povo ofereceram ao enriquecimento de outras regiões do País.

Queremos recuperar essa dívida e crescer. A via de mão dupla que estamos propondo terá duplo sentido na troca de riquezas, interesses e solidariedade entre o País e as nossas regiões não-litorâneas.

Eu gostaria de exibir para os nossos Ministros o mapa detalhado de nossas reivindicações. A duplicação já caminhou até Aparecida de Goiânia, em uma extensão de dez quilômetros. A etapa seguinte da BR-153, nos 180 quilômetros até Itumbiara, ainda depende da agilização do projeto de engenharia. Os sete quilômetros restantes até a divisa do Estado de Minas Gerais já foram concluídos, restando por definir a ponte sobre o rio Paranaíba.

Temos um duplo apelo a fazer aos Ministros Eliseu Padilha e Antônio Kandir. Tenho certeza da aprovação desse pleito pelo nosso Líder Iris Rezende. São indispensáveis a conclusão de todos os projetos de engenharia ainda neste ano, como prometeu o Presidente da República, e a inclusão, no próximo orçamento, de um volume de recursos que garanta o início das obras em 1998.

Em território mineiro, os 135 quilômetros que ligam o Município de Itumbiara a Uberlândia estão no ponto zero. Nem projeto existe! Essa é uma decisão que urge ser tomada. Quanto ao trecho entre Uberlândia e a minha querida Uberaba, concluiu-se a etapa de licitação, mas a sua pavimentação depende da definição de recursos. Os 30 quilômetros seguintes, até a divisa de Uberaba com São Paulo, estão sendo duplicados, juntamente com as obras de construção da ponte sobre o rio Grande. O nosso anseio é de que esse segmento terminal esteja concluído ainda neste ano.

Essa é a situação atual dos diversos trechos da rodovia. Entre obras que não estão ainda definidas, trechos paralisados e partes já concluídas, há situações diversificadas e estágios que precisam avançar rapidamente. Essa é a razão fundamental da audiência pública que o Senado está realizando aqui em Itumbiara.

Sei que tenho a solidariedade do ilustre Senador Francelino Pereira, que está presidindo esta solenidade e que também representa os interesses de Minas Gerais. Todos nós queremos uma palavra de alento e de estímulo dos nossos Ministros, que têm o penhor de nosso reconhecimento pelo prestígio que oferecem a este encontro.

Quero transmitir uma palavra de gratidão a esse filho ilustre de Uberlândia, que é o Presidente do Tribunal de Contas da União, Ministro Homero Santos, que deixou a rigidez de suas responsabilidades para partilhar com os conterrâneos o início dessa grande cruzada.

Como comandantes dos nossos passos futuros, os Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo trazem a esta cerimônia as forças da vocação pioneira, que é inseparável do espírito dos goianos e da tradição de grandes realizações que marca a história de Minas Gerais. Nesse sentido, ele é o herdeiro de uma tradição que teve o seu ápice histórico naquele momento grandioso em que Minas elegeu Juscelino e revelou ao País o estadista inesquecível da integração nacional.

Minha gratidão particular ao jovem e dinâmico Prefeito de Itumbiara, Cairo Batista, ao também querido Deputado José Gomes da Rocha e ao Deputado Estadual Paulo Serrano, pelo grande trabalho de mobilização que realizaram, trazendo para perto de nós o carinho vibrante de nossa gente.

Para finalizar, não poderia deixar sem registro o belo exemplo de espírito público de meus companheiros de Congresso por Minas e por Goiás. Aqui estamos todos nós, como representantes de um grande partido regional e sob uma única identidade, que é o projeto comum da duplicação da BR-153. A esses companheiros, os nossos profundos agradecimentos e as nossas homenagens.

Muito obrigado.

IRIS REZENDE

Ministro de Estado da Justiça

Exmº Sr. Governador de Goiás, Maguito Vilela; Exmº Sr. Governador do Estado de Minas Gerais, Dr. Eduardo Azeredo; Exmº Ministro de Estado dos Transportes, Dr. Eliseu Padilha; Exmº Ministro de Estado de Planejamento e Orçamento, Dr. Antônio Kandir; Exmº Ministro do Tribunal de Contas da União, Dr. Homero Santos; Ilmº Prefeito desta cidade, Cairo Batista; Exmº Senador Francelino Pereira, que, nesta hora, preside a solenidade de encontro do Corredor de Transporte Centro-Leste, do Senado Federal; Exmº Senador Mauro Miranda, Relator desta Comissão; Exmºs Senadores Ramez Tebet, João Rocha e Otoniel Machado; Exmºs Deputados Federais e Estaduais aqui presentes nas pessoas do Deputado Federal José Rocha e do Deputado Estadual Paulo Serrano, filhos desta terra; Srs. Prefeitos, Vereadores, Presidentes de Câmaras Municipais, Presidentes de Partidos Políticos, autoridades federais, estaduais e municipais aqui presentes, autoridades militares e eclesiásticas, presidentes de associações de classe, empresários, representantes da imprensa, senhores e senhoras, estou quebrando a ordem dos trabalhos, pois a minha palavra não seria agora. Mas, tenho um compromisso na capital do Mato Grosso do Sul e, tendo em vista a presença de autoridades no aeroporto, senti que não poderia atrasar mais. Entretanto, também não poderia deixar este recinto sem manifestar a minha grande satisfação como homem público e, sobretudo, como goiano por esta solenidade, que, sob a iniciativa do Senado Federal, por sua Comissão do Corredor de Transporte Centro-Leste, realiza-se nesta querida cidade de Itumbiara.

Não venho simplesmente na condição de Ministro de Estado da Justiça. Se aqui falo como Ministro, é para manifestar minha satisfação pela presença de dois ilustres colegas: Eliseu Padilha e Antônio Kandir.

O Ministro Kandir ao longo de sua vida tem demonstrado seu elevado espírito público, sua competência e seu amor à pátria, assumindo posições históricas, muitas vezes duras, mas importantes.

E esse jovem Ministro Eliseu Padilha veio do Sul, como que se juntando àquela crença do gaúcho no Centro-Oeste brasileiro, para, numa demonstração de espírito público, juntar-se ao povo, às suas lideranças e viver mais de perto os seus problemas.

Fico feliz quando vejo dois Governadores, numa segunda-feira, início da semana, que normalmente é o período mais difícil para um governante deslocar-se de seus palácios, vindo também se juntar às lideranças, numa demonstração de apoio e, sobretudo, de responsabilidade político-administrativa, para dizerem aos nossos Ministros dos Transportes e do Planejamento, em apoio aos nossos Senadores de Minas e de Goiás, aos nossos Parlamentares, que estão juntos nessa grande luta pela concretização de um grande sonho, que é a duplicação da BR-153.

Srs. Ministros, posso dizer de cátedra que neste auditório estão todas as forças políticas de Minas Gerais e de Goiás. Além dos Governadores, aqui estão praticamente todos os Deputados Federais e Estaduais. Vi aqui dezenas e dezenas de Prefeitos de Goiás e de Minas, sobretudo do Triângulo Mineiro, e lideranças as mais expressivas do setor empresarial, como que a manifestarem a V. Exª a importância desse evento e o interesse por esse trabalho que os Senadores vêm empreendendo, sobretudo – faça-se justiça –, o Senador Mauro Miranda.

Srs. Ministros e Srs. Governadores, a presença de Francelino Pereira e dos demais Senadores e Deputados nesta hora vem de público mostrar que o Poder Legislativo, ao lado do Poder Executivo, em todos os

níveis, realmente carrega nos seus ombros a grande responsabilidade que lhe foi outorgada pelo povo nas últimas eleições, bem como nas anteriores.

Fico feliz também ao perceber que as lideranças políticas estão conscientes da responsabilidade que pesa sobre seus ombros, dos Vereadores aos Ministros de Estado e aos Governadores aqui presentes.

É interessante, Srs. Ministros, salientar que, desde a Constituição de 1891, homens públicos deste País – e não eram apenas os homens do Centro-Oeste – faziam constar da Carta Magna a transferência da Capital do País para o Planalto Central brasileiro; ou seja, há mais de um século, os homens públicos já se preocupavam com isso.

É claro que, durante muito tempo, as atenções das autoridades, sobretudo das portuguesas, se voltavam para a costa do Brasil, porque era muito mais fácil chegar aqui, receber o que do povo era tirado e voltar para as boas terras de Portugal.

Mas os brasileiros foram sentindo que o Brasil não passava simplesmente pela costa, mas que a construção de uma grande nação estava sobretudo no seu interior.

Veio Getúlio Vargas, que criou a Fundação Brasil Central, chegando, àquela época, a construir duas pontes quase interligadas sobre o rio Araguaia e o rio do Garças. Ali, instalou o escritório para que se começasse ali a grande marcha para o Oeste brasileiro.

Algum tempo depois, veio também o imortal Juscelino Kubitschek, que entendeu que, para voltar a cara da Nação para o Centro-Oeste, para o interior do Brasil, era necessário trazer a Capital para cá.

De repente, em pouco tempo, o Brasil foi-se transformando, e, com muito mais intensidade, o Centro-Oeste: o Triângulo Mineiro, Goiás e Mato Grosso foram-se transformando. Temos muitos problemas, mas o Centro-Oeste tem correspondido; o interior do Brasil vem correspondendo.

Quando se reúnem aqui tanto líderes, homens e mulheres, representantes da imprensa, todos os partidos políticos – entendo que estão aqui realmente todos os partidos políticos –, procurando sensibilizar as nossas autoridades, é porque, na verdade, essa rodovia é uma das obras imprescindíveis hoje neste País. Por ela passa parte da produção da Chapada da Bahia; da produção do sul do Piauí, do sul do Maranhão, do Estado do Pará e grande parte da produção, inclusive de manufaturados, do Estado do Amazonas. Não é apenas isso, por ela passa quase toda a produção de Mato Grosso e a produção de parte de Mato Grosso do Sul; praticamente 17 a 18% da produção de grãos do Brasil passa hoje por esta rodovia. Daí o grito: ferrovia Norte-Sul; duplicação da BR-153.

Srs. Ministros, essa duplicação não representa um investimento para promover o desenvolvimento; é um investimento para não inibir o desenvolvimento que caminha a passos largos nesta região brasileira.

De forma que estou aqui simplesmente para dar um testemunho: se existe prioridade máxima hoje no Governo, ela é a duplicação destas duas rodovias: da BR-153 e da BR-050. Mas eu gostaria de salientar – penso que estou certo, dentro da filosofia de trabalho de V. Exª, Ministro Antônio Kandir e Ministro Eliseu Padilha e do pensamento do nosso Presidente Fernando Henrique Cardoso – que essa obra merece urgência, porque nós, do Centro-Oeste, estamos escaldados. Para que V. Exª tenham uma idéia, a duplicação da rodovia que liga Anapólis a Goiânia e Aparecida levou oito anos. Se não fosse o Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso, ainda não teria terminado. Sua Excelência foi quem terminou essa obra. Essa gente toda está aqui porque acredita no Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso.

Eu dizia, no meu discurso de posse, no Ministério da Justiça, que via na presença de Sua Excelência um estadista dos novos tempos. Realmente estamos vivendo novos tempos, quando todos os segmentos sociais se juntam e se unem em busca de um objetivo. V. Exª, indiscutivelmente, serão os faróis maiores, os instrumentos mais fortes, ao lado dos nossos Senadores que, com tanto zelo, procuram sensibilizar a sociedade e o Governo para projetos dessa natureza.

Assim, Srs. Ministros, manifesto a nossa satisfação, sobretudo porque esse ato hoje se torna histórico. Eu não me lembro do Governador de Minas Gerais transpor o rio Paranaíba e vir juntar-se aos goianos em qualquer projeto de tamanho interesse. Hoje, vejo esse Governador querido, simpático, amigo, humilde, trabalhador, competente e honesto ao lado do Governador de Goiás que também, para mim, é uma das revelações dos últimos anos do século XX neste País.

V. Exªs, como Ministros, como Deputados, como Prefeitos, como Vereadores, aqui se encontram todos de braços dados nesta hora. Hoje, eu posso dizer a V. Exªs, aos senhores e às senhoras: eu me sinto, mais uma vez, extremamente realizado como homem público. Eu me sinto realizado ao sentir que todos nós, Governo Federal, Governos Estaduais e Municipais, Congresso Nacional – Senado e Câmara –, Assembléias Legislativas, Câmaras de Vereadores, Prefeitos, imprensa, todos juntos em busca de um objetivo. Tenho certeza de que Deus vai fazer com que o Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso transforme esse grande sonho, essa grande necessidade em uma realidade palpável dentro de poucos anos.

Muito obrigado a todos e minhas desculpas por ter de me retirar, nesta hora, deste plenário.

ELISEU PADILHA

Ministro de Estado dos Transportes

Exmº Sr. Dr. Luiz Alberto Maguito Vilela, mui digno Governador do Estado de Goiás; Exmº Sr. Dr. Eduardo Azeredo, mui digno Governador do Estado de Minas Gerais; Srs. Ministros de Estado; Ministro Iris Rezende, que acaba de nos deixar; Ministro Antônio Kandir, Ministro do Planejamento e do Orçamento; Sr. Ministro Presidente do Tribunal de Contas da União, Homero Santos; Srs. Senadores da República; Senador Francelino Pereira, que preside os trabalhos; Sr. Senador Ramez Tebet, que também está ausente, neste momento; Senador Otoniel Machado; Senador João Rocha; Senador Mauro Miranda, digníssimo Relator da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, laborioso, incansável, pertinaz na busca desse objetivo tão nobre; senhor representante do Governo do Estado de São Paulo; Srs. Deputados Federais, meus colegas de Parlamento, a quem peço permissão para saudar na figura alegre e laboriosa da Deputada Lídia Quinan; autoridades eclesiásticas; senhores representantes dos meios de comunicação social, que aqui desenvolvem seu trabalho; senhoras e senhores, honra-me, sobremodo, a oportunidade de, conjuntamente com os Ministros Iris Rezende, da Justiça, e Antônio Kandir, do Planejamento e Orçamento, representando o Governo Federal, poder compartilhar com tantas e ilustres autoridades aqui presentes e com o povo de Itumbiara este momento de particular importância para o desenvolvimento de toda a região Centro-Oeste.

Há dois meses à frente das tarefas e desafios inerentes à Pasta dos Transportes, tenho-me empenhado com determinação na implementação da política nacional de transportes concebida pelo Governo Fernando Henrique Cardoso, com vistas a contribuir com a almejada e já iniciada arrancada para o desenvolvimento objetivo de todo o País, garantindo a toda a sociedade uma infra-estrutura adequada na área dos transportes.

A conjuntura de escassez de recursos públicos para os investimentos necessários transforma o trabalho político da busca de soluções para atender às enormes carências em um árduo exercício de conciliação, posto que o problema não é setorial, mas atinge toda a estrutura pública, principalmente e inclusive aquelas áreas intrinsecamente ligadas à função estatal, em que, teoricamente, não deveríamos conviver com carências: as áreas da saúde, da educação, da segurança e da seguridade social. Neste contexto, o Ministério dos Transportes vem implantando o mais ambicioso programa de descentralização já vivenciado no setor, explorando todas as alternativas possíveis, buscando todas as fontes de financiamento disponíveis.

Particularmente para o setor rodoviário, as ações do Ministério dos Transportes voltam-se agora para a descentralização e ampliação do programa de concessões de rodovias, viabilizando de forma efetiva, com essas concessões, o pleno desenvolvimento, o almejado desenvolvimento no sistema rodoviário nacional. Acredita-se até que, com essas providências, os cofres públicos estarão desonerados progressivamente de fortes e inadiáveis investimentos da ordem de vários bilhões de reais.

Assim, integrando o Programa das Rodovias Federais Delegadas, com a duplicação dos trechos das BR-153 e 050, que integrará com o Corredor Centro-Oeste e Leste os Estados de Goiás e de Minas Gerais, incorpora-se esse corredor aos trechos em duplicação, a exemplo das BR-381, 116, 376 e 101 e, com essas, constituirá o corredor natural do Mercosul, trazendo enorme desenvolvimento às regiões lindeiras, além de incrementar o comércio entre os países integrantes do Mercosul.

No crescente desenvolvimento, o Centro-Oeste brasileiro transformou-se em uma grande fronteira agrícola e numa região grandemente produtora de produtos transformados dos produtos agrícolas. Portanto, merece mais do que nunca essa rodovia as atenções que ora lhe estão sendo dispensadas pelos homens públicos que representam, de forma valorosa e diligente, a região; também pelo Governo Federal, pois por ela fortalecer-se-á o comércio com o eixo Sul, Sudeste, Norte, com o Mercosul e com o mundo. Além do que é absolutamente inavaliável de proteger, de resguardar, de zelar, de preservar vidas humanas, e estas, como já foi dito aqui, não têm preço e por estas é fundamentalmente que se desenvolve a ação do Governo.

Posso assegurar que o Ministério dos Transportes, obedecendo à orientação do Presidente Fernando Henrique Cardoso, e, em especial, às metas da reforma estrutural e andamento do Brasil, quais sejam, a manutenção da estabilidade econômica, redução dos níveis de desemprego, redistribuição da renda, aumento do poder aquisitivo e da qualidade de vida da população, compromete-se a buscar e executar ações que permitam a eficiente prestação dos serviços públicos nas áreas da matriz de transportes. E, no caso presente, compromete-se, juntamente com o Ministério do Planejamento e com a Comissão Especial, que tem como Relator esse brilhante homem público denominado Mauro Miranda, a desenvolver todos os estudos necessários a materializar, com a brevidade que seja possível, esse sonho, essa aspiração; e mais do que sonho e aspiração: essa conquista natural pelas circunstâncias que o operoso povo da região já criou.

Ao concluir, lembro que, no Ministério, neste momento, desenvolvem-se programas que vão fazer com que tenhamos, na área rodoviária, a restauração de todas as rodovias da região.

Aqui mesmo firmamos documento, protocolo de intenção, ordem de serviço, para que tenhamos, em Minas Gerais e em Goiás, imediatamente, o início do programa de restauração das rodovias existentes.

Neste momento, as 60 principais rodovias do País encontram-se em obras; estão elas sendo adequadas, duplicadas, ampliadas, sob a ordenação da equipe conduzida pelo nosso competente mineiro Dr. Maurício Hasenclever Borges, nosso Diretor-geral do DNER.

Também, na área das hidrovias, o País redescobriu as hidrovias. O Brasil tem 40 mil quilômetros navegáveis ou potencialmente navegáveis. Nestas, o Governo desenvolve o renascimento, o redescobrimento. São Simão, logo aqui, passou a ser ponto fundamental para o início da navegação na hidrovia do Mercosul, que tem hoje 2.400km navegáveis, prontos, disponíveis para o Centro-Oeste, para fazermos com que possamos chegar ao Mercosul numa área onde essa hidrovia é influenciada pela população de 100 milhões de pessoas. É dispensável que se fale sobre o potencial de mercado disponível, mas, mais que isso, é fundamental que se frise a redução do frete e, logo, a redução do custo Brasil.

É importante que se fale das nossas ferrovias hoje, já na integralidade das malhas federais, antes sob a batuta da Rede Ferroviária Federal, já sendo operadas pela iniciativa privada com redução de 50% no nível dos acidentes, melhora qualitativa na produção do produto do transporte ferroviário, melhora no que diz respeito ao custo do frete, porque será mais barato. E mais: já existe previsão, apesar de ter-se iniciado essa operação há apenas um ano, por ter malha privatizada. Agora, no dia 18 de julho, o patinho feio das malhas, que não despertava nenhum interesse, de uma hora para outra, conquista um ágio de 37,85%. Sinal dos tempos. A rede ferroviária nacional, independentemente da titularidade circunstancial, está dando ao País perspectivas de crescimento. De tal forma que se prevê, para os próximos cinco anos, que o modal ferroviário ganhará 40% a mais do que detém hoje no conjunto da matriz transportes.

Finalmente, os portos, que pareciam relegados ao atraso permanente, têm hoje 52% de suas operações feitas pela iniciativa privada; e, entre dezembro de 97 e março de 98, chegará a 100%. Em setembro de 1998, todos os arrendamentos das áreas disponíveis, nos portos organizados, estarão concretizados, e todas as operações estarão entregues à lei de mercado.

Para que se tenha noção de tudo isso, no edital de Santos, feito sob a batuta do nosso Presidente do Conselho Nacional de Desestatização, Ministro Antônio Kandir, aqui presente, um dos itens fundamentais do edital é a redução do custo de operação portuária, *ship to gate*, do navio ao portão, hoje em torno de US$600.00 por real, e que deverá descer, em 24 meses, para US$150.00. Isso nos dá a idéia do que se faz, operosamente, para a redução do Custo Brasil, que fará chegar mais barato o alimento na mesa do trabalhador: também, e concomitantemente, para que a nossa indústria e a nossa produção primária tenham uma inserção melhor no mercado internacional, coerentemente com o processo de reengenharia feito no País, trazendo melhores frutos para nossa gente.

Ao concluir, parabenizo o Senador Mauro Miranda, Relator da Comissão Especial, que cuida deste importantíssimo evento, porquanto estamos dando os passos iniciais para a concretização desta idéia. Parabenizo as bancadas federais de Minas Gerais e de Goiás; o nosso Senador Francelino Pereira, por ter estado disponível na Presidência dos trabalhos e nos trazendo a palavra do Presidente da República; os Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo; os Ministros Antônio Kandir e Iris Rezende, que nos deram a oportunidade de participarmos deste ato tão importante para a nacionalidade. Parabenizo o povo goiano e o povo mineiro, porque, em momentos como este, temos a oportunidade de refletir sobre a grandeza de nosso País que está sendo, a cada dia, reconstruída, segundo os ditames do nosso Presidente da República, para termos mais adiante uma Nação integrada em todas as suas operações. De norte a sul e de leste a oeste, teremos a integração e a sinergia de todas as regiões para construirmos um grande País e uma grande Nação para um futuro, não muito distante, que se nos apresenta. Portanto, cabe a cada um de nós dar a sua contribuição e fazer o seu papel. Ninguém poderá outorgar procuração. Vejo nesta Comissão,

relatada pelo eminente Senador, o cumprimento desse papel, que é, indiscutivelmente, o reflexo da vontade de todos.

Muito obrigado.

ANTÔNIO KANDIR

Ministro do Planejamento e Orçamento

Prezados Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo, de Goiás e Minas Gerais, respectivamente, V. Exªs representam duas lideranças importantíssimas no País, particularmente nesta parte do País, que realmente vive um momento de grande dinamismo e de exemplo de trabalho e de vontade de desenvolvimento para todo o Brasil.

Prezado Ministro Eliseu Padilha, prezados Senadores, gostaria de salientar particularmente o extraordinário trabalho feito pelos Senadores Mauro Miranda, Francelino Pereira e mais os Senadores que aqui nos honram com sua presença – Senadores Ramez Tebet, Otoniel Machado e João Rocha; Srs. Deputados Federais aqui presentes, gostaria de nominar a todos, mas vou homenagear todos saudando aqui meu Colega, meu querido Deputado Marconi Perillo, Liderança do PSDB que tem tido um trabalho ativo extraordinário dentro do Congresso Nacional, na liderança e em defesa das posições importantes do Governo.

Desejo saudar não apenas o Deputado Marconi Perillo, mas todos os Deputados aqui presentes, porque, na verdade, tanto os Deputados de Minas Gerais quanto os de Goiás têm feito, cada vez mais, um trabalho de unidade, com mais força política. Esse evento de hoje mostra que particularmente os Senadores e Deputados desta região conseguem, com uma competência extraordinária, articular-se, mostrar a força política e definir com absoluta clareza as prioridades dessa região, que na verdade são também de todo o País.

Quero homenagear também o Presidente do Tribunal, Deputado Homero Santos, os Prefeitos aqui presentes, os Deputados Federais e Estaduais e os Vereadores.

Senhoras e senhores, o que nos traz aqui é a intenção comum de dar mais um passo à frente na integração dos Estados de Goiás e Minas Gerais – particularmente a região do Triângulo Mineiro – à região Sudeste do País. Essa integração já é uma realidade. O sul de Goiás, o Triângulo Mineiro e o Estado de São Paulo já são, em grande medida, uma coisa só. O que se tem nessas regiões não é mais um eixo, mas uma mala integrada de infra-estrutura e unidades de produção. O contraste com outras regiões do País não podia ser maior. Não há exagero, portanto, em dizer que essa é uma parte do Brasil que já deu certo.

Temos agora de não descuidar da conservação do que já foi construído. Além disso, temos de olhar o futuro e identificar com critério, dentro de uma visão de conjunto, as ações relevantes de adequação e expansão de infra-estrutura para aumentar o bem-estar social e elevar a rentabilidade dos investimentos realizados nessa macrorregião. É o que o Governo Federal do Presidente Fernando Henrique vem fazendo, porque sabe que, quanto maior a integração dos sistemas produtivos e da infra-estrutura nas regiões Centro-Oeste e Sudeste, maior será a capacidade competitiva do Brasil na economia mundial como um todo e do Mercosul em particular.

Estamos organizando essas iniciativas de adequação e expansão da infra-estrutura dentro do programa chamado "Brasil em Ação", que reúne 42 projetos – 26 na área de infra-estrutura e 16 na área social. Desses 26 na área de infra-estrutura, 14 são na área de transportes. É o caso dos investimentos na hidrovia Tietê–Paraná, cujos efeitos positivos alcançam o sudeste de Goiás pelo rio Paranaíba, viabilizando um canal altamente competitivo de escoamento de produção agrícola da região de Rio Verde, Mineiros e Jataí, terra do nosso Governador Maguito Vilela.

O Triângulo Mineiro também é beneficiário desse investimento. As Lideranças da região, com seu conhecido tirocínio, já deram conta disso e estão tomando providências para viabilizar um porto mineiro no rio Paranaíba, para escoamento de sua produção agrícola.

É o caso também do investimento na retomada da Ferronorte. Diga-se de passagem, neste sábado, o Presidente da República, o Ministro Eliseu Padilha e nós, juntamente com demais Lideranças, estaremos lá para presenciar um consórcio de empresas que vão investir R$650 milhões numa ferrovia de 400 quilômetros, a ser ligada à ponte rodoferroviária para depois seguir, através da Fepasa, para o Porto de Santos.

Esse investimento na retomada da Ferronorte resultará em uma nova alternativa para que os produtores agrícolas do sudeste goiano – Rio Verde, Jataí e Mineiros – levem sua produção, a preço competitivo, até o porto de Santos pela malha da Fepasa, que será privatizada e apresentará maior eficiência. É o caso, ainda, dos investimentos na restauração de estradas dentro do projeto de recuperação descentralizada de rodovias, que contará com recursos externos e deverá atingir o montante de R$1,2 bilhão, abarcando 14 mil quilômetros da malha rodoviária do País. Minas Gerais e Goiás estão grandemente contemplados nesse projeto. Dos 36 trechos já selecionados, nada menos do que 12 estão em território mineiro ou goiano. Isso significa mais de 30% dos trechos já selecionados na mais importante iniciativa de restauração de rodovias que acontece neste País. Nunca houve um investimento de recuperação tão forte. Um terço dos trechos está aqui em Minas Gerais e Goiás.

Dentre esses trechos em território mineiro e goiano, está incluída não só a BR-153, para adequação de sua capacidade ao tráfego atual, mas também a BR-050, que corre paralelamente à primeira e na qual obras de duplicação já se iniciaram, notadamente no Triângulo Mineiro. É dentro desse panorama, no qual se consolidam novas alternativas de transporte intermodal e despontam importantes investimentos na recuperação de estradas na região, que vejo, com enorme satisfação, o empenho de lideranças expressivas em favor da duplicação da BR-153, no trecho que liga Goiânia ao Triângulo Mineiro. Trata-se, sem dúvida, de obra importante, de vulto, que deve e vai merecer a atenção de parte do Governo Federal.

Para que essa disposição possa produzir frutos concretos mais à frente, faltam, no entanto, alguns passos preliminares, que precisamos dar sem demora. Refiro-me à necessidade de um estudo de viabilidade econômico-financeiro da obra, para que possamos tomar a decisão amadurecida em favor do interesse maior de Goiás, de Minas Gerais e do Brasil. Vamos trabalhar juntos, com muito empenho e muita determinação.

Quero dizer aos senhores que esta visita minha e do Ministro Eliseu Padilha, junto com o Ministro Iris Rezende, na verdade, consegue criar um ânimo maior. Esse contato com as lideranças da região mostram uma capacidade de articulação política extraordinária. E é essa força que vem dos senhores que nos traz energia e vontade de trabalhar duro, firme, com muita motivação. Porque o futuro do Brasil já está aqui, no presente deste Centro-Oeste, que realmente é um exemplo para todo o Brasil.

Muito obrigado, principalmente pela lição de competência e vontade.

EDUARDO AZEREDO

Governador do Estado de Minas Gerais

Sr. Governador Maguito Vilela, Srs. Ministros Iris Rezende, Eliseu Padilha e Antônio Kandir; Sr. Presidente do Tribunal de Contas da

União, Ministro Homero Santos; Sr. Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste, Senador Francelino Pereira, ex-Governador de Minas Gerais; Sr. Relator da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, Senador Mauro Miranda; representante do Governo de São Paulo, Sr. José Manuel Diaguini; Sr. Vice-Governador de Goiás, Naphtali Alves de Souza; Sr. Presidente da Assembléia Legislativa de Goiás, Deputado Helenês Cândido; Senadores Otoniel Machado, João Rocha e Ramez Tebet; Srs. Deputados Federais José Gomes, Antônio Aureliano, também Secretário de Transportes de Minas Gerais; Sr. Secretário de Transportes de Goiás, Deputado Estadual Pedro Pinheiro Chaves.

A lista de Deputados Federais é muito grande; saúdo todos os Deputados Federais de Goiás e de Minas Gerais aqui presentes, também os Deputados Estaduais, que estão numa outra lista, Sr. Prefeito Municipal de Itumbiara, Cairo Batista, Sr. Diretor-Geral do DNER, Dr. Maurício Hasenclever, Sr. representante da Confederação Nacional de Transportes, Dr. José Hélio Fernandes, Secretários de Estado, Srs. Presidentes de empresas públicas, Srs. Prefeitos Municipais, Vice-Prefeitos, Vereadores, lideranças políticas, senhoras e senhores:

Juscelino Kubitschek abriu um novo horizonte para o Brasil quando mostrou que este País não era apenas o litoral, tinha um interior riquíssimo a ser desbravado. O Triângulo Mineiro e Goiás foram duas regiões que puderam sentir, a partir de então, toda uma nova realidade e onde se descobriram terras férteis e povo trabalhador, demostrando que este Brasil precisa continuar unindo-se cada vez mais.

Os transportes precisam, evidentemente, de uma nova força com hidrovias, com novos aeroportos, com ferrovias modernizadas e privatizadas. Mas não há dúvida de que o transporte rodoviário é aquele que transporta a maior parte da produção e das pessoas do Brasil. Portanto, temos que estar atentos à melhoria, em nome da segurança e da produtividade, das estradas de todo o Brasil e dos outros tipos de transporte.

No corredor que liga Goiás, Minas e São Paulo, a rodovia já está toda duplicada. Em Minas Gerais, há um pequeno trecho em duplicação, indo da divisa até Uberaba. Em Goiás, está-se duplicando o trecho que vai de Goiânia a Aparecida de Goiás. Falta, pois, um pedaço grande a ser duplicado.

Minas Gerais está presente a esta reunião, pelos seus parlamentares e prefeitos, porque sabemos bem que somente com trabalho conjunto e união podemos priorizar essas obras, que são muitas a serem feitas no Brasil. Isso depende exatamente de um trabalho como o que está sendo feito aqui, de mobilização, de se mostrar a importância dessa rodovia.

Saúdo o Senador Mauro Miranda e todos os organizadores deste evento, evidentemente, começando pelo Governador amigo Maguito Vilela. Maguito tem estado presente em Minas em várias oportunidades, fazendo a união entre dois Estados amigos e que têm os mesmos problemas. Em Minas, há uma malha rodoviária semelhante à de Goiás, muito ampla e com grande participação do Brasil. Somos dois Estados centrais, por onde passam rodovias, não apenas Estados que precisam da rodovia como fim. Essa obra da duplicação da BR-153 e da BR-050 não interessa somente a Goiás e a Minas Gerais, mas a todo o Brasil, porque trata-se de dois Estados do interior do Brasil, por onde passa – e não apenas onde se gera – a riqueza do Brasil.

Lembro ainda o interesse, o esforço e a disposição de Minas Gerais de se somar a Goiás. Vamos em frente, em nome deste Brasil, com o apoio do Presidente Fernando Henrique Cardoso para continuar levando o Brasil ao novo caminho, como o está fazendo nesse momento. Muito obrigado.

MAGUITO VILELA

Governador do Estado de Goiás

Exmº Sr. Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste, Senador Francelino Pereira; Exmº Sr. Governador de Minas Gerais, grande amigo Eduardo Azeredo; Exmº Sr. Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha; Exmº Sr. Ministro da Justiça – a quem cumprimentamos, embora ausente, como líder maior do nosso Estado, Iris Rezende Machado; Exmº Sr. Ministro do Planejamento e Orçamento, Antônio Kandir; Exmº Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União, nosso amigo Homero Santos; Exmº Sr. Prefeito Municipal de Itumbiara, Dr. Cairo Batista; Exmª Srª Primeira-Dama deste Município, Dona Elaine Batista; Exmº Sr. Vice-Prefeito de Itumbiara, Dr. Queiroz; Exmº Sr. Presidente da Câmara Municipal de Itumbiara, em nome de quem cumprimento todos os Governadores desta cidade e de cidades vizinhas, Geovan Lacerda; Exmº Sr. Senador Otoniel Machado; Exmº Sr. Senador João Rocha; Exmº Sr. Deputado Federal José Gomes, representante desta cidade no Congresso Nacional; Exmº Sr. Secretário de Transportes e Obras Públicas de Minas, Deputado Federal Antônio Aureliano; Exmºs Srs. Deputados Federais que nos honram muito com suas presenças e que são, todos eles, fundamentais no apoio dessa grande obra que ora reivindicamos: Lídia Quinan, Nair Lobo, Maria Valadão, todas aqui presentes; Orcilo Gonçalves, Roberto Balestra, Pedrinho Abrão, Pedro Canedo, Vilmar Rocha, Jovair Arantes, Barbosa Neto, Virmondes Cruvinel, Carlos Mendes, Marconi Perillo, Romel Anízio, de Minas Gerais; Odelmo Leão, Wagner Nascimento, Nárcio Rodrigues, Hugo Rodrigues e Zaire Rezende, todos de Minas Gerais, Sr. Deputado Estadual Paulo Serrano, que representa esta cidade na Assembléia Legislativa de Goiás; Srs. Deputados Estaduais Alusair Rosas, Geraldo Rezende, Klever Marques, Eduardo Rios, Doriokan Santos, Leonídio Bolsas, de Minas Gerais; Paulo Piau, de Minas Gerais, Jocivani de Oliveira, Líder do meu Governo na Assembléia; José Sado, Vagner Vilela, Carlos Alberto Silva e Adelmo Carneiro Leão, também do nosso querido Estado de Minas Gerais; Sr. Diretor-Geral do DNER, Dr. Maurício Borges; Sr. Secretário dos Transportes e Obras Públicas, Deputado Pedro Chaves; Sr. Diretor-Geral do Departamento de Estradas de Goiás, Dr. Mário Vilela; Sr. Diretor-Geral do Detran, ex-Deputado Estadual Álvaro Guimarães, também desta cidade; Sr. representante da Confederação Nacional dos Transportes, Dr. José Hélio Fernandes; Srs. Secretários de Estado; Presidentes e Diretores de autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista; Srs. Prefeitos Municipais – os de Goiás eu já os saudei e volto a saudá-los em nome do Prefeito de Itumbiara; e eu gostaria de saudar todos os Prefeitos de Minas Gerais na pessoa do Prefeito do Prata, meu amigo, Dr. Marco Túlio, que aqui está presente ; Srªs Primeiras-Damas; Srs. Vice-Prefeitos; Srs. Vereadores; Presidentes e membros de diretórios políticos; Srs. Juízes de Direito; Srs. Promotores de Justiça; Imprensa; senhoras e senhores:

Com extrema satisfação e na espontânea hospitalidade do povo desta querida Itumbiara, apresentamos, em nome deste povo e do Governo de Goiás e em nome de todo o povo goiano, as nossas mais sinceras boas-vindas a todas as autoridades que se deslocaram de seus Estados para presenciar este ato importantíssimo que poderemos chamar de ato histórico, ato heróico, onde se unem dois Estados, vários Ministros, Senadores, Deputados Federais, Estaduais, Prefeitos e o povo, para pleitear uma obra importantíssima não só para Goiás, Minas Gerais e São Paulo, mas uma obra importantíssima para o Brasil e para o mundo, porque daqui vai escoar alimentos para muitos países do nosso universo.

Não vamos analisar aqui as razões de Estado que levaram o grande mineiro iniciador da modernização do Brasil, Presidente Juscelino Kubitschek, a optar pelo rodoviarismo como modelo de transporte. O fato é que a sua decisão soberana, naquele momento histórico, revolucionou a indústria e transformou a frase "Governar é abrir estradas", dita no passado pelo Presidente Washington Luís, numa verdade que marcaria definitivamente o perfil do desenvolvimento brasileiro.

Passo importantíssimo foi dado por Juscelino Kubitschek de Oliveira. Nenhum governo, antes ou depois dele, abriu tantas e tão importantes rodovias de penetração no continente sul-americano. Juscelino tinha a visão exata de que o progresso não existe sem a devida infra-estrutura. Ele tinha à consciência da necessidade urgente de promover a grande integração nacional, e construiu Brasília. E, mais do que isso, transformou nosso País num dos maiores produtores de alimentos do mundo.

Estamos vivendo um novo surto de desenvolvimento mundial, tão ou mais importante do que aqueles da década de 20 ou dos anos pós-guerra. O estadista que não entender essa realidade será atropelado pela própria história.

O Brasil, em sua imensidão territorial e em sua potencialidade econômica, não pode perder de vista essa chance de se preparar para o novo século e, sobretudo, para o terceiro milênio, que se avizinha. Em compasso com a estabilidade da economia e com a melhoria de condições de vida da população, precisamos elevar nosso nível de eficiência.

Os meios de transporte são peças fundamentais para essa nova arrancada de crescimento, não somente o transporte rodoviário, mas também o ferroviário e o hidroviário. É o sistema multimodal de transporte que imprimirá agilidade e menor custo, para que nossos produtos primários sejam competitivos no mercado internacional. Não há como escapar dessa paisagem que já se desenha nas relações de comércio.

Passo importantíssimo na formação desse sistema é a duplicação das BR-050 e 153 no trecho Goiânia–São Paulo. Esse corredor rodoviário, complementado pelo eixo ferroviário que liga o centro-leste ao litoral e à hidrovia Tietê–Paraná, cujo terminal estratégico do porto de São Simão já está operando, é a pedra de toque que falta para melhorar de maneira ímpar o desempenho econômico dos Estados de Minas Gerais e Goiás.

Na última conferência da FAO – Organização para Alimentação e Agricultura das Nações Unidas –, foi divulgada informação inquietante de que 75% das espécies vegetais utilizadas na alimentação humana já se perderam neste século. Isso significa que o planeta está perdendo rapidamente a diversidade genética no campo dos alimentos. Como a maior parte da terra está ocupada pela agricultura e pela pecuária, ou foi destruída pela incúria dos homens, hoje só existem grandes porções de solos agricultáveis em poucos países.

A maior extensão dessa riqueza está justamente no Brasil. É um patrimônio inestimável de nosso povo. Mesmo com todas as medidas, inclusive com o Plano Nacional de Agricultura Irrigada, lançado no ano passado pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso, podemos ainda multiplicar várias vezes principalmente nossa produção de grãos.

A região Centro-Oeste, em particular o Estado de Goiás, é o celeiro futuro para minorar a fome da humanidade. Como ponto de partida para essa boa luta que é reivindicar esforços dos Governos Estaduais e do Governo Federal para a duplicação da estrada Goiânia–São Paulo, estamos todos convocando o povo para se mobilizar na defesa dessa grande idéia. É hora de a população inteira – empresários, políticos e instituições organizadas de nossa sociedade em Goiás e em Minas Gerais – unir-se a fim de demonstrar ao Presidente da República seu apoio e o vivo interesse nessa obra fundamental para todos nós.

O Governo de Goiás assina, nessa primeira audiência pública, o protocolo de intenções, junto com o Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, transferindo para nossa responsabilidade a conservação das rodovias federais que passam pelo território goiano. É a nossa contribuição efetiva para descentralizar os serviços públicos, tornando-os mais eficientes. Esperamos que a celebração dessa parceria ajude o apressamento das decisões.

Ao reiterar os votos de boas-vindas aos ilustres Ministros de Estado, ao meu querido amigo Governador de Minas Gerais, Eduardo Azeredo, e a todos que prestigiaram esse encontro de Itumbiara com sua presença, manifesto a minha confiança nas ações modernizadoras do Presidente Fernando Henrique Cardoso, e reafirmo a disposição do Governo de Goiás no sentido de contribuir, sempre que for chamado, para a realização de obras que signifiquem o avanço do Brasil rumo a seu grandioso destino.

Chegou o momento das grandes e corajosas decisões políticas e das grandes decisões no campo administrativo. O Brasil é um país privilegiado pela natureza e por Deus. Temos hoje um presidente bem-intencionado, o qual considero um dos dez maiores líderes do mundo. Pela sua inteligência, seu tirocínio, seu preparo intelectual e sua vontade de acertar.

Temos uma equipe de governo respeitável e ministros de altíssimo nível compondo essa equipe. Portanto, nada nos resta a não ser ousar. E ousar é tomar decisões corajosas, capazes de transformar nosso País e de melhorar o nível de vida de nosso povo. Não vamos esquecer a luta dessas duas BR, da Norte-Sul, da Leste-Oeste, grandes obras de interesse não só do Brasil, mas do mundo.

Mais do que nunca, temos, nesse momento, que pensar grande, sonhar alto e procurar enxergar longe. Vamos preparar nossas cidades e nossos Estados. Vamos preparar o nosso País para a virada do século e do milênio. Somos, afinal, privilegiadíssimos. Dificilmente, uma geração tem o privilégio que tem a nossa: ver, em três anos, a mudança do século e do milênio. Cumpre, então, a nós maior responsabilidade de preparar um mundo melhor para o terceiro milênio.

Muito obrigado, e que sejam todos felizes. Vamos nos unir em favor do Brasil.

MARCONI PERILLO
Deputado Federal/GO

Exmº Sr. Governador de Goiás, Maguito Vilela; Exmº Sr. Governador de Minas Gerais, companheiro Eduardo Azeredo; Exmºs Srs. Senadores presentes: Francelino Pereira, que é o Presidente dessa Comissão do Corredor Centro-Leste; Senador Mauro Miranda, Relator; Exmº Sr. Ministro Homero Santos, Presidente do Tribunal de Contas da União; Exmº Sr. Senador João Rocha; Exmº Sr. Prefeito Cairo Batista; Exmº Sr. Deputado Estadual Paulo Serrano; Exmº Sr. ex-Prefeito de Itumbiara, Luiz Moura; Exmºs colegas Deputados Federais aqui presentes; Exmºs companheiros que me delegaram a função de falar em nome deles, Deputados Federais Vilmar Rocha, do PFL, Maria Valadão, do PFL, Jovair Arantes, do PSDB, Roberto Balestra, do PPB e Pedrinho Abrão, do PTB; Exmºs Srs. Deputados Federais de outros Partidos; Exmº Sr. Odelmo Leão, Líder do PPB na Câmara dos Deputados, que nos honra com a sua presença; Exmºs Srs. Deputados Nárcio e Antônio Aureliano; Srs. Prefeitos; Srs. Deputados Estaduais; Srs. Empresários; Srs. Líderes Sindicais; minhas senhoras e meus senhores, gostaria de, em rápidas palavras – companheiros de Itumbiara e de toda essa região do Brasil – dizer da nossa satisfação em presenciar este ato público solene, que é histórico. É um marco na história de Goiás, de Minas Gerais, de São Paulo e do Brasil.

Estamos todos reunidos de forma suprapartidária para apoiar esta justa reivindicação do povo de Itumbiara, do povo goiano e do povo mineiro, que é a duplicação da BR-153 até São José do Rio Preto e o trecho da BR-050 até a cidade de Uberaba, no Estado de Minas Gerais.

Neste momento, é preciso ressaltar as presenças dos Ministros Antônio Kandir, do Planejamento; Eliseu Padilha, dos Transportes; e Iris Rezende, da Justiça. Em especial, as presenças dos Ministros Eliseu Padilha e Antônio Kandir nos dão a certeza de que a justa reivindicação do povo goiano e do povo mineiro haverá de sair do papel e, daqui há pouco, tornar-se uma realidade que muito beneficiará a todos nós.

Saúdo também o Presidente Fernando Henrique Cardoso, responsável por uma das maiores mudanças já ocorridas no Brasil pela introdução do Plano Real. A primeira fase do Governo Fernando Henrique foi a fase da estabilização da economia, foi a fase do fim da inflação e, depois, das reformas.

Agora, com a aprovação de quase todas as reformas e o encaminhamento de algumas delas, o Governo Fernando Henrique inicia uma nova fase na sua gestão, que é a fase desenvolvimentista, a fase dos investimentos, a fase da geração de renda, a fase da geração de emprego.

Goiás pode orgulhar-se do Presidente Fernando Henrique Cardoso por muitos motivos. Além do Plano Real e do fim da inflação, podemos nos regozijar, pois o Presidente da República está concluindo duas grandes hidroelétricas em Goiás: a usina de Corumbá, que vai gerar 400MW; e a usina de Serra da Mesa, em Minas, que vai gerar 1.280MW. Além disso, o Presidente já concluiu a duplicação da BR-153, no trecho Aparecida de Goiânia até Anápolis.

Vários investimentos em vários setores, como irrigação, recursos hídricos, saneamento e moradia, estão sendo efetuados pelo Governo Fernando Henrique Cardoso.

Tenho absoluta convicção de que neste Governo – e no próximo, se Deus quiser – do Senhor Fernando Henrique Cardoso, haveremos de implementar a ferrovia Norte-Sul e a duplicação da rodovia que, espero, se iniciará brevemente com o apoio de todos. Estaremos concluindo o complexo hidroviário Paraná–Tietê, que muito beneficiará esta região pelas obras executadas no rio Paranaíba.

Ficam os meus cumprimentos ao Senador Mauro Miranda, que teve a idéia e a iniciativa deste evento, idéia à qual nos somamos todos os dezessete Deputados Federais e os três Senadores de Goiás, além de toda a Bancada do Estado de Minas.

Fiz questão de ir pessoalmente, ao lado do Senador Mauro Miranda, convidar o Ministro Antônio Kandir. Esteve aqui S. Exª e garantiu os recursos necessários para que a obra possa começar o quanto antes.

Agradeço a presença de todos.

Este evento serviu para mostrar a força dos goianos, a força dos queridos mineiros e a força deste Brasil. Por gestos importantes como este, que estão acima dos partidos, seremos capazes de desenvolver este País e fazer justiça social. Muito obrigado a todos.

JOSÉ GOMES DA ROCHA

Deputado Federal/GO

Sr. Presidente da audiência pública da Comissão do Corredor de Transportes do Centro-Leste, Senador Francelino Pereira; Exmº Sr. Governador de Goiás, Luiz Alberto Maguito Vilela; Exmº Sr. Governador de Minas Gerais, Dr. Eduardo Azeredo; Representante do Governo de São Paulo, José Manoel; Sr. Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha; Exmº Sr. Senador e Ministro da Justiça, Iris Rezende Machado, representado, neste instante, por seu irmão Senador da República Otoniel Machado; Exmº Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União, Ministro Homero Santos; Relator da audiência pública da Comissão do Corredor de Transporte Centro-Leste, Exmº Sr. Senador Mauro Miranda, este irmão de Itumbiara e competente homem público; Exmº Sr. Prefeito da cidade de Itumbiara, Cairo Ferreira Batista, aproveito para cumprimentar a todos os Srs. Prefeitos e saudar os Prefeitos de Minas Gerais por meio do competente Prefeito da cidade de Uberlândia, Virgílio Galas. Cumprimento todos os Srs. Prefeitos do Estado de Goiás por meio do Presidente da Associação Sul-Goiana de Prefeitos, Adair Henrique da Silva. Saúdo também o Vice-Governador de Goiás, Dr. Naphtali Alves de Souza; o Presidente da Assembléia Legislativa do nosso Estado, Deputado Helenês Cândido; Senador Otoniel Machado; Senador pelo Estado-irmão do Tocantins, economista e jornalista João Rocha; Senador Ramez Tebet, do Estado de Mato Grosso do Sul – que agora está ausente. Srs. Deputados Federais, cumprimento a todos nas pessoas das nossas Deputadas Federais Lídia Quinan, Maria Valadão e Nair Xavier Lobo. São tantos os colegas aos quais devo tanto que seria incompetência não cumprimentá-los. Deixo, portanto, meu abraço para o Barbosa Neto, Roberto Balestra, Pedro Canedo, Vilmar Rocha, para o meu amigo Jovair, para o Deputado Zaire, para todos na pessoa do companheiro Odelmo Leão e do nosso grande médico mineiro Romel Anízio.

Devo muito a esses colegas, minha querida gente de Itumbiara. Esses Deputados elegeram-me este ano para membro titular da Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados. Pela primeira vez, nesses dez anos de mandato, elegeram-me como membro titular da Comissão de Orçamento. E elegeram-me, também, membro da Mesa Diretora da Câmara dos Deputados. A todos os senhores o meu preito de gratidão junto com o meu pessoal de Itumbiara.

Cumprimento meu irmão, filho desta terra, Deputado Estadual Paulo Serrano Borges. Saúdo os demais colegas Deputados Estaduais e todos os Srs. Vereadores de Goiás e de Minas Gerais na pessoa do Presidente da Câmara Municipal da cidade, Jeová Lacerda. Saúdo o Secretário dos Transportes e Obras Públicas de Goiás, cumprimentando todos os Srs. Secretários de Estado na pessoa do nosso queridíssimo Deputado Pedro Chaves. Saúdo a comitiva de Minas Gerais e seus Secretários de Estado na pessoa do Deputado Federal e Secretário dos Transportes de Minas Gerais, Dr. Antonio Aureliano. Cumprimento o Diretor-Geral do DNER, Maurício Borges, e o Diretor-Geral do 2º Distrito, Dr. Ubirajara Abbud. Enfim, saudamos o Diretor de Saneamento da Caixa Econômica, Dr. José Coelho.

Meus senhores, minhas senhoras, imprensa, é uma alegria muito grande, numa data como esta, sentir a sociedade organizada e politizada. Itumbiara, podem ter a certeza, está sediando o encontro mais importa dos últimos séculos. Nada é tão importante quanto a duplicação da rodovia Goiânia–São Paulo.

É certo qu no passado, Goiás foi ocupada por paulistas. Há mais de duzentos anos, as Bandeiras, à procura de ouro e esmeraldas, vieram iniciar o processo de crescimento do nosso Estado. Seguidamente, graças a Deus, o Estado de Goiás foi ocupado pelos mineiros, mineiros que são conservadores, mineiros que vieram atrás de pequenas propriedades para iniciarem um processo de vida, para aqui iniciarem uma vida nova.

Mas Goiás foi outra vez ocupado, dessa vez pelos gaúchos, que vieram trocar os nossos pequizeiros e o nosso pau-terra pela soja, pelo milho, pelo sorgo e pelo algodão.

Hoje, podemos presenciar de novo o Estado de Goiás ser mais uma vez ocupado. Desta vez, não pelos bandeirantes; desta vez, não pelos desbravadores da soja; desta vez, não pelos mineiros que querem simplesmente um pedaço de terra para trabalhar. Goiás, hoje, foi ocupado por mineiros que exercem cargos da mais alta importância no Brasil, a tal ponto de recebermos aqui, hoje, o Governador das Minas Gerais, o gaúcho Eliseu Padilha e os paulistas, através do Governo Fernando Henrique Cardoso.

Das visitas que recebemos hoje, ganhei um presente. Faço questão de simplesmente fazer a leitura e passá-lo às mãos do Prefeito de Itumbiara.

Assim que cheguei ao aeroporto, uma comitiva me entregou essa caixa. Fiquei feliz e pensei: "mais um presente"? – porque não há presente maior do que o aeroporto da terra em que nasci e cresci; ela me fez gente e me mandou para Brasília defender o meu Estado. Ver tanta gente importante a ainda receber presentes!

Quando abri a caixa, era apenas uma folha de papel, mas com uma grandeza tão grande! O Senador Mauro Miranda acabou de ganhar do Ministro o direito de concluir a duplicação da baía do rio Paranaíba, onde o Ministro deu a ordem de serviço. Grande Senador Mauro Miranda, se Minas Gerais deu muito a Goiás, é bem inferior ao presente que Minas Gerais nos deu, que foi V. Exª, mineiro de Uberaba, Senador da República de Goiás.

Estamos trabalhando. Gostaria de concluir, meus irmãos de Minas Gerais e de Goiás, dizendo que, embora o momento não seja tão oportuno, nunca votei uma matéria contra o Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso, porque, às vezes, são matérias de grande valia para o meu País. Muitas vezes, em relação a algumas matérias polêmicas, consultei o Governador de Goiás, Maguito Vilela, que tem me pedido realmente que acompanhe a idéia política do Presidente Fernando Henrique, o qual considero um dos dez homens mais inteligentes e competentes do mundo. "Governador Maguito, o senhor se dizia feliz por ver a mudança do milênio; o

senhor se dizia feliz por poder passar o ano 2000. Quero me sentir feliz por tudo isso, e a minha felicidade vai ser um pouco maior, porque quero vê-lo Governador de Goiás duas vezes".

Muito obrigado.

FRANCELINO PEREIRA
Senador/MG

Vou ser breve, prometo e vou cumprir.

Não vou citar as autoridades presentes porque já foram nominadas repetidas vezes.

Naturalmente, estamos satisfeitos por este histórico e vigoroso acontecimento, que se realiza nesta importante cidade de Goiás, Itumbiara, a cujo povo o Senado da República transmite um abraço de admiração e respeito por estar construindo uma civilização que impressiona fundamentalmente os goianos e os mineiros.

Peço, rapidamente, para citar apenas os meus amigos mineiros, que não faltaram a este acontecimento. Saudar os Deputados Federais Hugo Rodrigues da Cunha, Odelmo Leão, Romel Anízio, Wagner do Nascimento, Ignácio Rodrigues e Zaire Rezende. E também os Deputados Estaduais, meus amigos, também uma palavra de estima, de amor e respeito ao Marcos Monte, Prefeito de Uberaba, de Uberlândia; ao Marcos Túlio, Prefeito da minha Prata, e ao Luís Guaritá Neto, Vice-Presidente do partido que presido no meu Estado, Minas Gerais.

Meus amigos, o Senado da República, representando aqui o Poder Legislativo – Câmara, Senado, Assembléias Legislativas e Câmaras Municipais – vem dar uma demonstração vigorosa de sua atuação concreta no momento em que instalou a Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, que propiciou, sob a inspiração de todos e fundamentalmente do grande amigo e Senador Mauro Miranda, esse acontecimento que agora se encerra. Felicito a todos por este evento.

Solicito a atenção dos senhores para a leitura que farei de uma mensagem do grande estadista brasileiro, nosso amigo Fernando Henrique

Cardoso, Presidente da República. Sua Excelência a enviou aos participantes deste acontecimento em Itumbiara.

"Mensagem do Presidente Fernando Henrique Cardoso. Brasília, 4 de agosto de 1997.

Embora compromissos assumidos anteriormente não me tenham permitido comparecer a Itumbiara, cidade que tão bem representa o dinamismo do Centro-Oeste, não poderia deixar de estar presente de alguma forma neste evento que, de maneira eloqüente, sinaliza o empenho de goianos e mineiros em tornar realidade a desejada duplicação da BR-153 e da BR-050.

Assim, e a pedido do Senador Mauro Miranda, que simboliza o sentimento de Goiás e de Minas, um homem público que sabe lutar pelas causas em que acredita, é com muita satisfação que me dirijo a todos os que participam desta importante audiência pública.

A construção de uma pista adicional na ligação Goiânia–Minas–São Paulo é obra relevante e simbólica.

Relevante, porque permitirá que adquira contorno mais nítido o nosso projeto de integração nacional e que se agilizem sobremaneira os fluxos de transporte com o Mercosul e outros mercados internacionais.

Simbólica, porque ilustra a determinação de todos no Brasil, Governo e sociedade, de modernizar o País, de melhorá-lo, de aprimorar sua infra-estrutura, para que possamos ingressar no novo século em condições de aproveitar as extraordinárias oportunidades que certamente se abrirão para nós e que nos permitirão avançar pelo caminho que já estamos trilhando, da estabilidade econômica com crescimento, da superação das desigualdades e da maior justiça social.

No curso de uma gestão que marcaria de forma indelével o futuro do Brasil, o Presidente Juscelino Kubitscheck rasgou de estradas o País. E foi há 42 anos, em Jataí, terra do nosso ilustre Governador Maguito Vilela, que ele assumiu o papel de condutor dessa grande epopéia. Estamos levando adiante obras que contribuirão para que se realizem os sonhos de integração nacional de Juscelino.

Estão presentes Ministros do meu Governo: dos Transportes, Eliseu Padilha; da Justiça, Iris Rezende; e do Planejamento e Orçamento, Antônio Kandir; ao lado dos Governadores Maguito Vilela, de Goiás, e Eduardo Azeredo, de Minas Gerais, o que deve ser visto como uma indicação inequívoca do interesse do Presidente da República em acompanhar de perto esse evento e tomar conhecimento, em primeira mão, de suas deliberações.

Para além das intenções e do empenho, no entanto, é preciso que se registre a abrangência e a importância dos vários atos administrativos que foram assinados em Itumbiara. Esses atos nos aproximam, de forma efetiva, de uma futura duplicação. Valem-se, em alguns casos, de recursos do BID e do Banco Mundial, e dizem respeito a obras como a nova pista que ligará Aparecida de Goiânia a Professor Jamil, o trecho que vai daí a Itumbiara, a restauração dos 206 quilômetros que unem Goiânia à divisa com Minas Gerais, e a continuação das obras de duplicação em território mineiro e diversos trechos da BR-050.

Além disso, o Ministro dos Transportes e o Governador de Goiás assinarão – como assinaram – o protocolo de intenções que transferirá para o Governo Estadual a responsabilidade pela conservação das rodovias federais em seu território. Trata-se de um duplo exemplo da parceria que quero fortalecer entre a União e os Estados e da descentralização que leva a um aumento da eficiência nos serviços públicos.

Vê-se que muito está sendo feito em prol do aperfeiçoamento do corredor Goiânia–Minas Gerais–São Paulo. Temos consciência de que é necessário seguir avançando com determinação, trabalho sério e a urgência possível.

Sabemos também que nesse esforço, que conta com o legítimo empenho das bancadas de Goiás e de Minas Gerais, em Brasília, é imprescindível a participação das autoridades estaduais, dos Prefeitos, dos Vereadores e das comunidades.

Estou certo de que o êxito do evento de hoje marcará um excelente augúrio para o futuro deste projeto caro ao Centro-Oeste e, portanto, importante para o Brasil.

Assinado: Fernando Henrique Cardoso."

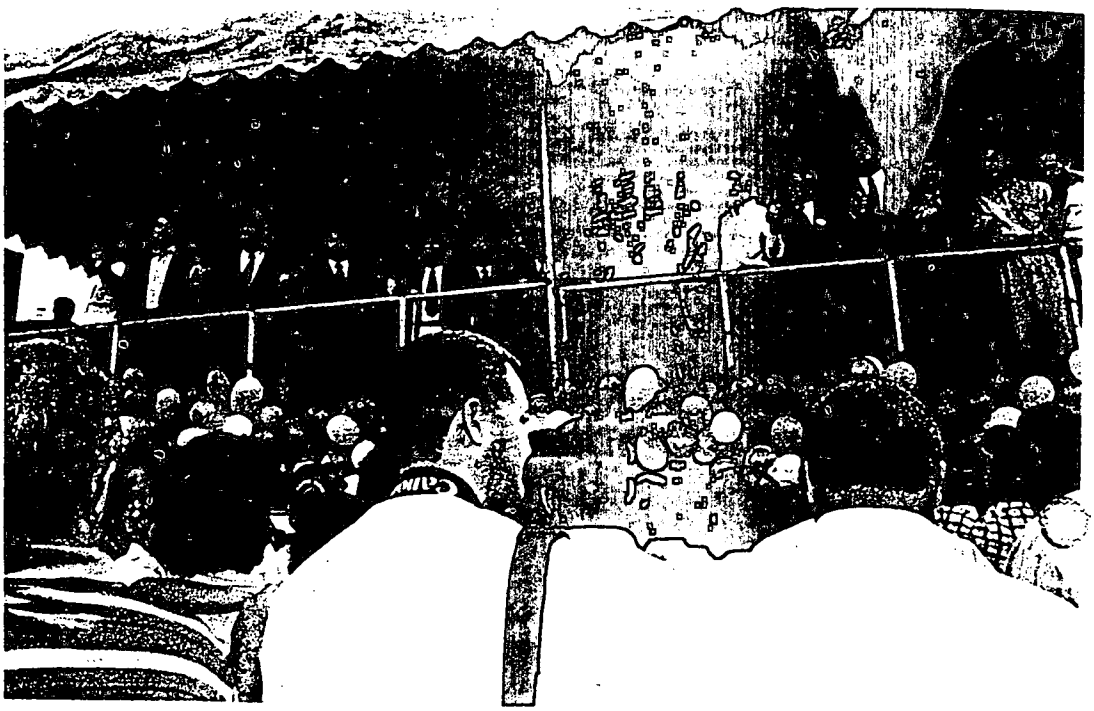
Muito obrigado.

Fotos do Encontro

COMISSÃO ESPECIAL E DE

Ao chegarem a Itumbiara, o Governador Maguito Vilela e o Ministro Eliseu Padilha recebem cumprimentos dos populares

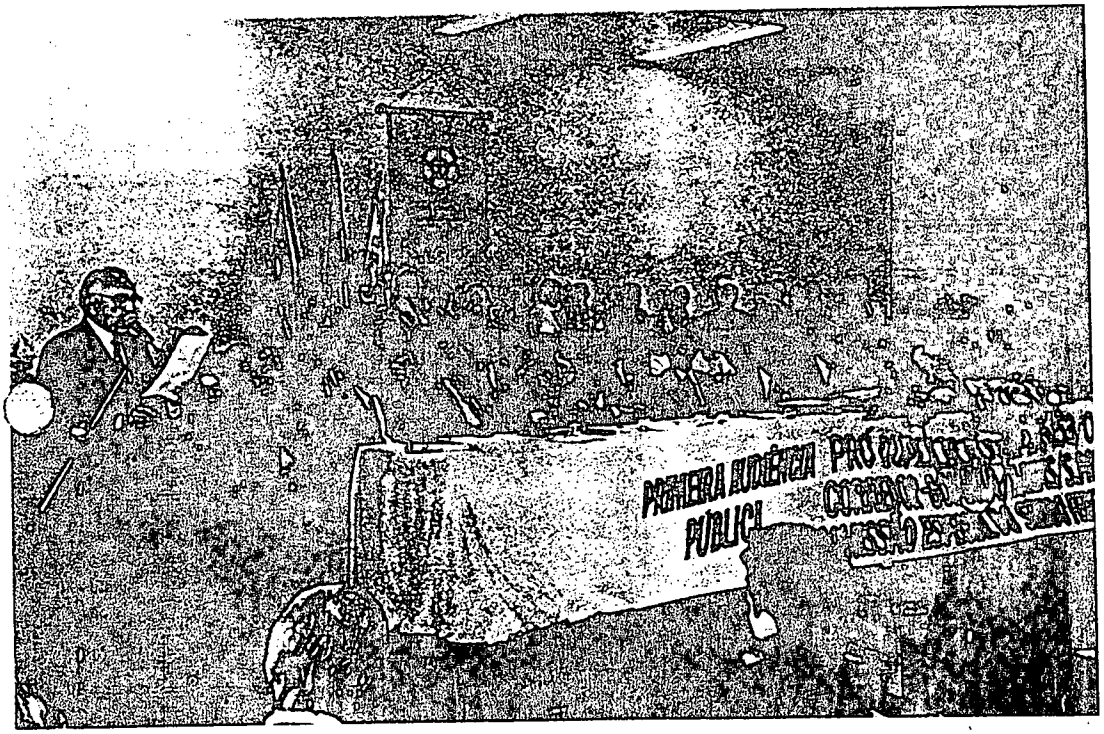
Em companhia do Governador Maguito Vilela e do Vice-Governador Naphtali Alves de Souza, o Senador Mauro Miranda (C) chega a Itumbiara para coordenar o ato público pela duplicação da rodovia



No ato ecumênico celebrado em Itumbiara, ministros, governadores, senadores e outras autoridades dão-se as mãos, numa homenagem às vítimas da BR-153

O Presidente da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, Senador Francelino Pereira, assiste à manifestação popular pela duplicação da rodovia, ladeado pelos Ministros Iris Rezende e Antonio Kandir

Em companhia do Prefeito Cairo Batista e do Deputado Barbosa Neto, os Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo acertam com o Ministro Kandir providências futuras sobre a duplicação



Senador Francelino Pereira faz a abertura da primeira audiência pública pela duplicação das BR-050 e BR-153

Senador Mauro Miranda, relator da Comissão Especial

Primeiros Resultados do Encontro

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO
Fls. n.º 17 625 de 1996
Maria Helena P. F. Parente
Secretário

PRIMEIROS RESULTADOS DO ENCONTRO

1. Ordem de Serviço autorizando a abertura de licitação para execução das obras de restauração da pista já existente, no trecho Goiânia–Itumbiara–Divisa de Goiás–Minas Gerais, numa extensão de 206,2km.

Assinada pelo Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, no dia 4-8-97, durante a audiência pública pela duplicação das BR-153/050.

2. Ordem de Serviço autorizando a execução de obras de duplicação de um trecho de 1km, na altura do Posto Fiscal, na ponte do rio Paranaíba.

Assinada pelo Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, no dia 4-8-97, durante a audiência pública pela duplicação das BR-153/050.

3. Protocolo de Intenções para a transferência de patrimônio e execução de obras de restauração no Estado de Goiás e rodovias federais, dentro do programa do Banco Mundial – BIRD, e Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID.

Assinado entre os Excelentíssimos Senhores Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, e o Governador do Estado de Goiás, Luiz Alberto Maguito Vilela, no dia 4-8-97, durante a audiência pública pela duplicação das BR-153/050.

4. Audiência no dia 19-3-98 com o Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, e o Senhor Governador do Estado de Goiás, Maguito Vilela, o Vice-Governador do Estado de Goiás, Naphtali Alves, os Senadores José Saad, Mauro Miranda e Otoniel Machado, Deputados Federais e Estaduais goianos, Prefeitos de Itumbiara, Cairo Ferreira Batista, e de Aparecida de Goiânia, Ademir de Oliveira Menezes.

Na ocasião, o Governador de Goiás manifestou o interesse do Estado em assumir a responsabilidade de execução das obras de duplicação da BR-153/050, por delegação do Governo Federal.

5. Edital de Concorrência lançado pelo DNER, referente às obras de duplicação do trecho de 30km da BR-153, compreendido entre as cidades de Aparecida de Goiânia e Professor Jamil, conforme publicação no *Diário Oficial* da União, Seção 3, pág. 16, de 27 de março de 1998.(Ver pág. 67)

6. Decisão do Senhor Presidente da República, expressa no programa "Brasil em Ação" – novos empreendimentos para 1999 –, atende à prioridade solicitada na Audiência Pública de Itumbiara e define investimentos da ordem de R$436 milhões para a duplicação do sistema rodoviário BR-153/365, de forma a reduzir o custo de transporte na ligação Goiânia–Triângulo Mineiro–São Paulo. As metas dessa nova etapa de investimentos federais em grandes projetos foram publicadas em maio de 1998. (Ver págs. 68/72.)

16 SEÇÃO 3 DIÁRIO OFICIAL Nº 59 SEXTA-FEIRA, 27 MAR 199

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

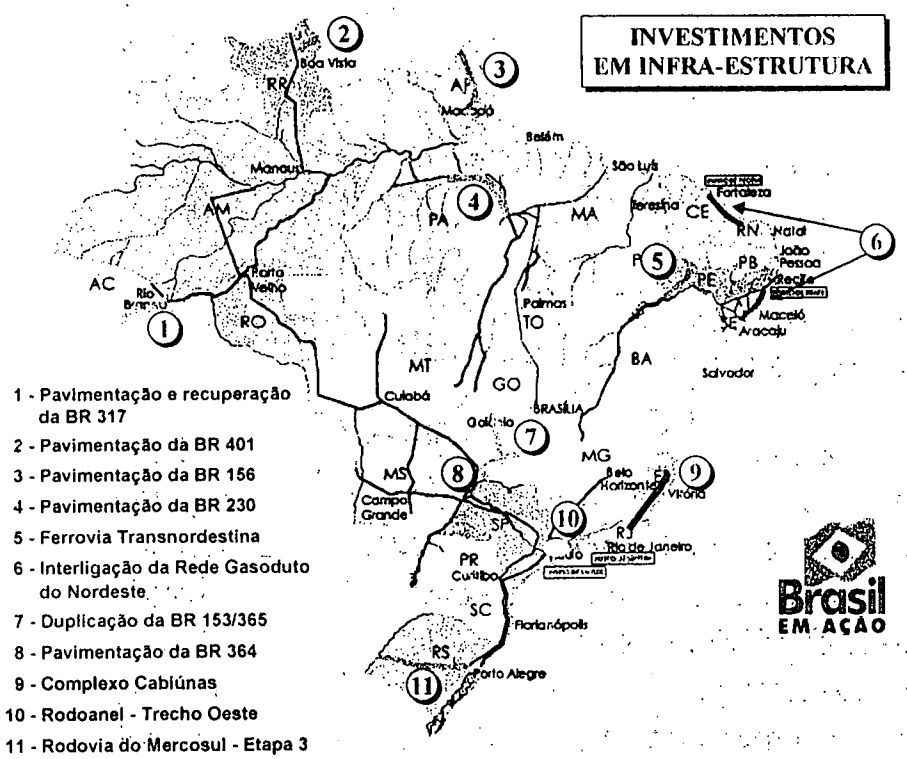
Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

CONCORRÊNCIA Nº 123/98

Objeto: Execução de Obras de Duplicação e Restauração na Rodovia BR-153/GO; Trecho: Divisa TO/GO - Divisa GO/MG; Subtrecho: Aparecida de Goiânia - Professor Jamil. LOTE 01 - Km 514,40 - Km 544,40. EXTENSÃO:30,00 Km. NATUREZA: I/P/OAE. PRAZO: 540 dias corridos. LOTE 02 - kM 544,40 - kM 566,40 EXTENSÃO 22,0 Km. NATUREZA: I/P/OAE. PRAZO: 540 dias corridos, sendo I= Implantação; P= Pavimentação; OAE= Obras de Arte Especiais.
Edital: 14/04/1998 de 08h30 às 12h00 e de 14:30 às 17h30
Endereço: SAN, q. 03, lt "A", Ed. Núcleo dos Tranportes - Mezanino Sul
Asa Norte - BRASILIA - DF
Entrega das Propostas: 20/05/1998 às 14h30
Endereço: SAN, q. 03, lt "A", Ed. Núcleo dos Tranportes - Mezanino Sul
Asa Norte - BRASILIA - DF

VALTER TENENBAUM
Chefe da Divisão de Cadastro e Licitação

(SIDEC - 26/03/1998 - Valor a faturar: R$ 88,68)



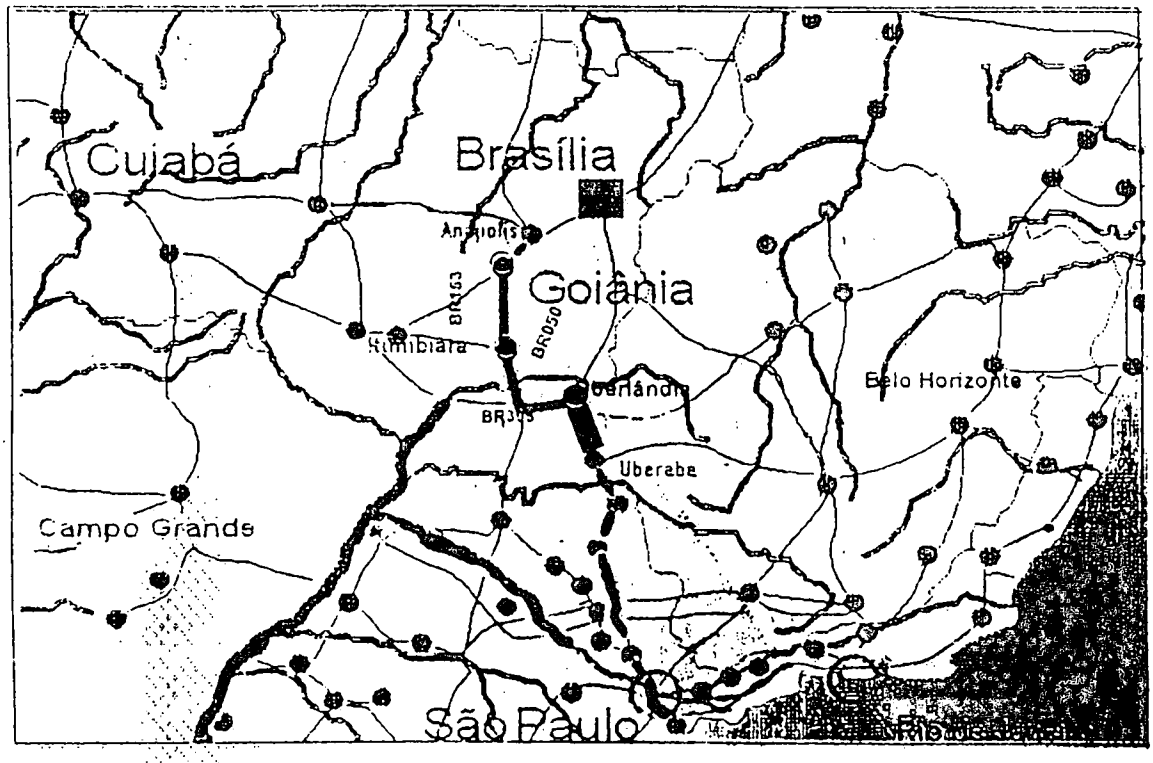
DISCRIMINAÇÃO	VALOR GLOBAL	OBJETIVOS
	R$ Milhões	
1. PAVIMENTAÇÃO DA BR-156	140,0	Integrar a economia do Amapá e interligar o Brasil à Guiana Francesa através da pavimentação de 460 quilômetros da rodovia BR-156, entre Tracajatuba (AP) e Oiapoque (AP)
2. PAVIMENTAÇÃO DA BR-401	35,0	Propiciar a integração entre o Brasil (Roraima) e a Guiana, com a pavimentação de 90 quilômetros da rodovia BR-401, entre Boa Vista (RR) e Bonfim (RR)
3. RECUPERAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO DA BR-317	74,0	Propiciar a integração entre o Brasil (AC) e a Bolívia, com a pavimentação de 200 quilômetros da rodovia BR-317, entre a localidade denominada Fazenda Vaca Branca (AC) e Assis Brasil (AC) e restauração de 140 quilômetros entre o Rio Branco e a Fazenda Vaca Branca
4. PAVIMENTAÇÃO DA BR-230	150,0	Ampliar a infra-estrutura da região Norte integrando-a ao cerrado brasileiro e aos portos da Baía de São Marcos, no Maranhão, com a pavimentação de 132 quilômetros da rodovia Transamazônica, entre Marabá (PA) e Altamira (PA)
5. FERROVIA NORDESTINA	380,0	Facilitar o escoamento das cargas da hidrovia do São Francisco em direção aos portos de Suape e Pecém, com a construção do trecho ferroviário entre Petrolina (PE) – Salgueiro (PE) – Missão Velha (CE), numa extensão de 342 quilômetros
6. INTERLIGAÇÃO DA REDE DE GASODUTOS DO NORDESTE	107,5	Integrar o sistema de gasodutos do Nordeste, com a consuução de um gasoduto entre Pilar (AL) e Cabo (PE) e conclusão do gasoduto Guamaré (RN) e Pecém (CE)
7. *DUPLICAÇÃO DA BR-153/367*	436,0	Reduzir o custo de transporte da região sul de Goiás e do Triângulo Mineiro a São Paulo e ao porto de Santos
8. RODOANEL – TRECHO OESTE	735,0	Reduzir o custo de transporte das cargas que cruzam a grande São Paulo e melhorar a qualidade de vida na região metropolitana

PROGRAMA BRASIL EM AÇÃO NOVOS EMPREENDIMENTOS PARA 1999 – 2002

DISCRIMINAÇÃO	VALOR GLOBAL	FISCAL	EXTERNO	PRIVADO	EST./MUN.	OUTROS
1. PAVIMENTAÇÃO DA BR-156	140,0	140,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2. PAVIMENTAÇÃO DA BR-401	35,0	35,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3. RECUPERAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO DA BR-317	74,0	74,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4. PAVIMENTAÇÃO DA BR-230	150,0	150,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5. FERROVIA TRANSNORDESTINA	380,0	0,0	0,0	190,0	0,0	190,0
6. INTERLIGAÇÃO DA REDE DE GASODUTOS DO NORDESTE	107,5	0,0	0,0	0,0	0,0	107,5
7. *DUPLICAÇÃO DA BR-153/365*	436,0	341,0	0,0	95,0	0,0	0,0
8. RODOANEL – TRECHO OESTE	735,0	367,5	0,0	0,0	367,5	0,0
9. COMPLEXO CABIÚNAS	395,5	0,0	0,0	113,0	0,0	282,5
10. PAVIMENTAÇÃO DA BR-364	60,0	60,0	0,0	0,0	0,0	0,0
11. RODOVIA DO MERCOSUL – ETAPA 3	180,0	180,0	0,0	0,0	0,0	0,0
12. PRODEEN – PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO ENERGÉTICO DOS ESTADOS E MUNICÍPIOS	60,0	20,0	0,0	20,0	20,0	0,0
13. PRODETUR – FASE II	360,0	72,0	0,0	90,0	27,0	171,0
14. EDUCAÇÃO PROFISSIONAL	500,00	125,00	250,00	0,0	0,0	125,0
15. INOVAÇÃO TECNOLÓGICA NA AGROPECUÁRIA	50,0	32,5	16,2	1,3	0,0	0,0
16. BIOTECNOLOGIA NA AMAZÔNIA	60,0	38,0	0,0	22,0	0,0	0,0
17. PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO PANTANAL	452,0	56,5	339,0	0,0	56,5	0,0
18. PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO ECOTURISMO	200,0	0,0	100,0	0,0	20,0	80,0

EMPREENDIMENTO	TOTAL	FISCAL	EXTERNO	PRIVADO	EST./MUN.	OUTROS
1. PAVIMENTAÇÃO DA BR-156	80,0	80,0	-	-	-	-
2. PAVIMENTAÇÃO DA BR-401	35,0	35,0	-	-	-	-
3. RECUPERAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO DA BR-317	37,0	37,0	-	-	-	-
4. PAVIMENTAÇÃO DA BR-230	50,0	50,0	-	-	-	-
5. FERROVIA TRANSNORDESTINA	140,0	-	-	70,0	-	70,0
6. INTERLIGAÇÃO DA REDE DE GASODUTOS DO NORDESTE	20,0	-	-	-	-	20,0
7. *DUPLICAÇÃO DA BR-153/367*	130,0	130,0	-	-	-	-
8. RODOANEL – TRECHO OESTE	367,5	183,7	-	-	183,8	-
9. COMPLEXO CABIÚNAS	254,0	-	-	73,0	-	181,0
10. PAVIMENTAÇÃO DA BR-364	60,0	60,0	-	-	-	-
11. RODOVIA DO MERCOSUL – ETAPA III	60,0	60,0	-	-	-	-
12. PRODEEN – PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO ENERGÉTICO DOS ESTADOS E MUNICÍPIOS	60,0	20,0	-	20,0	20,0	-
13. PRODETUR – FASE II	55,0	11,0	-	13,8	4,2	26,0
14. EDUCAÇÃO PROFISSIONAL	144,00	34,0	80,0	-	-	30,0
15. INOVAÇÃO TECNOLÓGICA NA AGROPECUÁRIA	15,0	10,2	4,8	-	-	-
16. BIOTECNOLOGIA NA AMAZÔNIA	5,0	3,0	-	2,0	-	-
17. PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO PANTANAL	67,8	8,5	50,8	-	8,5	-
18. PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO ECOTURISMO NA AMAZÔNIA LEGAL	22,6,0	3,5	4,1	-	-	15,0
TOTAL	1.602,9	725,9	139,7	178,8	216,5	342,0

BR-153/367 – Duplicação



Discursos Proferidos no Senado Federal

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉR
RQS n.º 12 de 19
Fls 0 230

Em 10 de abril de 1997

O SR. MAURO MIRANDA (PMDB – GO) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, a principal ligação rodoviária de Goiás com o Norte e o Sul do País, a BR-153, será beneficiada com um programa de obras de recuperação que deverá ter início no próximo mês de julho. Com um trânsito diário de cerca de 10 mil veículos na direção de São Paulo e de Tocantins, essa rodovia já é uma das mais movimentadas da malha rodoviária brasileira, suportando diariamente uma carga pesada de seis a sete mil carretas e caminhões. O trecho mais importante, ligando Goiânia a Itumbiara, na divisa com Minas Gerais, cobre a região onde os índices de crescimento são os mais expressivos de todo o Centro-Oeste, fato que justifica as preocupações do DNER com as obras que serão realizadas, com recursos do Banco Mundial.

Embora prioritárias e inadiáveis, essas obras apenas reduzem a gravidade dos nossos problemas imediatos, que são os longos congestionamentos, acidentes graves, as perdas de cargas perecíveis e o encarecimento dos custos de transportes na direção do porto de Santos e dos países do Mercosul. A grande obra que é sonhada por goianos, tocantinenses e mato-grossenses é o projeto de duplicação do trecho principal, que vai garantir a ligação rápida com São Paulo. A instalação da pista dupla vai permitir que se saia de São Paulo de manhã para chegar em Goiás antes do almoço.

Senhoras e Senhores Senadores, esse é um projeto fundamental para a complementação da infra-estrutura de transportes do Centro-Oeste. Um longo e penoso processo de luta política já assegurou resultados compensadores no curso dos últimos anos. Conseguimos, graças a um grande esforço solidário e integrado de nossas bancadas no Congresso, a duplicação do eixo Goiânia–Anápolis, a instalação do poliduto São Paulo–Brasília, correções parciais importantes no corredor ferroviário Centro-Leste e recursos orçamentários para a próxima duplicação rodoviária entre Brasília e Anápolis. São efeitos indesmentíveis de um trabalho político conjunto que é feito acima de interesses partidários.

Agora, estamos vendo e apoiando a luta pessoal do Senador Onofre Quinan para garantir a implantação do Porto Seco em Anápolis, onde vai funcionar uma Zona de Livre Comércio para atrair indústrias e

ampliar as receitas de exportações do nosso Estado. O esforço do nosso companheiro é mais um motivo forte para transformar a duplicação entre Goiânia e São Paulo como o principal projeto da região neste final de século. Temos o compromisso pessoal do Presidente Fernando Henrique Cardoso de garantir a conclusão do projeto de engenharia ainda este ano. Mas volto a insistir desta tribuna: é imperativo que prefeitos, vereadores e todas as lideranças comunitárias dos municípios a serem beneficiados pela rodovia, incluindo os do Triângulo Mineiro, organizem movimentos de pressão para sensibilizar o Governo.

Nos meus longos anos de atividade política, aprendi que é assim que as coisas acontecem neste País. Os representantes no Congresso não podem prescindir do apoio de todas as correntes de opinião para fortalecer e dar alento às suas ações junto aos poderes públicos de Brasília. E é nesse sentido que dirijo um novo apelo aos amigos e companheiros do meu Estado de Minas Gerais e do Tocantins para que se associem nesta empreitada de grande alcance para o desenvolvimento do Triângulo Mineiro, de Goiás, do Centro-Oeste e do Norte do País. Não quero cometer a injustiça de afirmar que as obras de restauração já programadas serão apenas um paliativo. Elas significam um passo importante, dentro da preocupação maior de agilizar o escoamento da produção crescente do Centro-Oeste.

O que temos hoje é uma situação ainda mais agravada no trecho entre Hidrolândia e Piracanjuba. Nos fins de semana e nos feriados prolongados, o movimento turístico na direção de Caldas Novas aumenta aos milhares os veículos que circulam na pista única, multiplicando o número de acidentes e aumentando os congestionamentos, que já são rotineiros nos dias úteis. Só com a construção da nova pista teremos uma solução definitiva para um trânsito cada vez mais caótico.

Creio que sou assistido por todas as razões, quando reivindico um grande e organizado movimento de pressão junto à Presidência da República, ao Ministério dos Transportes e às áreas econômicas do Governo. Quem luta mais, pode mais, e isso faz parte das regras democráticas, onde as ações dos governantes são decorrência direta do peso da vontade popular. O próprio Presidente, de quem ouvi numa audiência pessoal o desejo de viabilizar esse grande projeto, precisa sentir o peso de nossa unanimidade

regional como suporte político. Governador, senadores, deputados, prefeitos, vereadores, líderes empresariais e comunitários e formadores de opinião devem unir-se de todas as formas para chegar à vitória final.

É o que tinha a dizer, Sr. Presidente. Muito obrigado.

Em 3 de julho de 1997

O SR. MAURO MIRANDA (PMDB – GO) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, para tirar a política nacional de transportes da situação de letargia em que estava mergulhada nos últimos anos, o Ministro Eliseu Padilha vem cumprindo uma intensa programação de viagens e de contados por todo o País, buscando reconstruir a mística de confiança e de dinamismo numa das áreas mais fundamentais para o desenvolvimento econômico. Liderando pessoalmente o projeto prioritário de recuperação das estradas federais, num prazo de 120 dias, o Ministro multiplica seus esforços pessoais para coordenar, ao mesmo tempo, o cronograma de investimentos do programa "Brasil em Ação", com suas metas de médio e longo prazos na ampliação da infra-estrutura de transportes.

No conjunto de obras já definidas como prioritárias para os próximos anos, uma das mais fundamentais para os interesses do Centro-Oeste é a hidrovia Tietê–Paraná. O porto fluvial de São Simão é o terminal que liga Goiás ao restante do continente e aos países do Mercosul, e já está consolidado como a nossa principal referência nos transportes econômicos de longo curso para a produção agrícola. E é confortador verificar que o Ministro está disposto a vencer todas as dificuldades para estender os limites navegáveis da hidrovia para os sete mil quilômetros que estão previstos no projeto definitivo.

O Ministro foi ousado e corajoso ao antecipar esse compromisso do Governo, no encontro recente que manteve com representantes da Argentina, do Paraguai, do Uruguai e da Bolívia, na cidade de Araçatuba. Na verdade, ele assumiu publicamente um tipo de postura que vem faltando em nosso País. Temos sido carentes de sonhos de grandeza, temos sido pobres para vislumbrar e viabilizar os grandes projetos de infra-estrutura, e sepultar essa síndrome da timidez deve ser a preocupação essencial dos

nossos homens públicos. Ter medo de pensar grande é um complexo incompatível com a grandeza de um País que lidera economicamente todo um continente e que conquistou a posição privilegiada de oitava economia de todo o Planeta.

Imagino para a hidrovia do Mercosul, no futuro, uma importância comparável à das grandes vias fluviais navegáveis de toda a Europa e à bacia do Tennessee, nos Estados Unidos. Elas são parte inseparável da História de integração de algumas das áreas mais desenvolvidas do mundo, e funcionam como elos de desenvolvimento cultural e turístico. Em Goiás, já temos o exemplo objetivo da região de São Simão, que passou a viver um período de explosão de investimentos no turismo e na agroindústria de aproveitamento da soja. É imprescindível espalhar essa sementeira de desenvolvimento por todo o continente, numa escala de grande que não pode ser impedida pela timidez, e é bom constatar que o Ministro dos Transportes está integrado nesse espírito.

No seu discurso para os participantes do 1º Encontro Internacional da hidrovia Tietê – Paraná, o ministro Eliseu Padilha garantiu que não faltarão recursos para a realização do projeto. O Ministério dos Transportes vem estudando as alternativas tecnológicas para a transposição dos 120 metros de altura da hidroelétrica de Itaipu, para chegar a navegabilidade de sete mil quilômetros. Com os 150 milhões de reais já garantidos pelos programas orçamentários, serão completadas as obras de construção da eclusa de Jupiá, dentro dos próximos doze meses. Com isso, vai desaparecer o gargalo que impede a passagem das grandes embarcações, aumentando para 2.400 quilômetros o leito navegável do rio Paraná.

Infelizmente, os compromissos assumidos pelo Ministro dos Transportes não alcançaram níveis de repercussão correspondentes à sua importância para o desenvolvimento do País e para as perspectivas reais de integração entre os países do Mercosul. Uma frase improvisada, no contexto informal de uma conversa com jornalistas, acabou por valorizar repercussões, polêmicas e por deslustrar o conteúdo econômico das decisões que foram anunciadas. Minha esperança é a de que, com os esclarecimentos que o Ministro apressou-se em tornar públicos, seja restabelecido o clima

de paz que permita ao Ministro trabalhar com tranqüilidade e garantir os resultados que todos estamos esperando.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. Muito obrigado.

Em 4 de julho de 1997

O SR. MAURO MIRANDA (PMDB – GO) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, o sul e o sudeste de Goiás estão vivendo clima de intensa expectativa, diante de um ato público de grande importância para a história e a economia dessas duas regiões e para todo o Centro-Oeste. No dia 4 de agosto, num evento que vai mobilizar autoridades federais e estaduais, lideranças empresariais e o povo de dezenas de municípios goianos e do Triângulo Mineiro, estaremos lançando, na cidade de Itumbiara, as bases políticas para a duplicação da rodovia Goiânia – São Paulo. O Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, já confirmou sua presença no Encontro de Itumbiara, valorizando o caráter institucional dessa iniciativa, que envolve o interesse e o apoio do Governador Maguito Vilela e das bancadas federais na Câmara e no Senado.

A construção da pista dupla na ligação com São Paulo, com o Porto de Santos e com os países do Mercosul, é um grande projeto de infra-estrutura que interessa não apenas ao Centro-Oeste. Seus benefícios vão alcançar toda a região amazônica, que tem na BR-153 o principal eixo de acesso e de integração com o restante do País, através da interligação com a Belém–Brasília. As novas fronteiras agrícolas do sul do Piauí e do Maranhão e do sudoeste da Bahia, terão também nesse eixo uma poderosa motivação para estimular o seu crescimento. Isso mostra o caráter nacional das repercussões dessa obra rodoviária, que eu não tenho dúvida em classificar como a mais importante desse final de século para a integração nacional. E esse fato me leva também à convicção de que a obra interessa a todos os companheiros que têm assento nesta Casa.

Senhoras e Senhores Senadores, temos hoje um trânsito diário de cerca de 15 mil veículos no trecho que vai de Aparecida de Goiás à divisa com Minas Gerais. Há uma rotina desgastante de congestionamento em todo o leito de pista única. As estatísticas de acidentes fatais são assustadoras. Não dá mais para conviver passivamente com os prejuízos econômicos e de vidas humanas. Imprimir velocidade e eficiência na direção do

Norte e Centro-Oeste com São Paulo, e na direção inversa, é investir na conquista de novas escalas de produção e de consumo nos dois sentidos.

Em relação a Goiás, as necessidades do feito rodoviário nos dois sentidos são mais dramáticas. Nosso processo de industrialização já está passando por um período de crescimento acelerado, e ainda estamo para viver a fase do grande salto que vai ocorrer nos próximos meses. Sete novos projetos automotivos estão para ser implantados em Goiás, para a produção de tratores, motocicletas, empilhadeiras e caminhonetes. São investimentos externos que estão buscando respostas comerciais e econômicas em áreas emergentes, colocadas fora do eixo congestionado do Centro-Sul. Não quero imaginar filas adicionais de carretas sem condições de cumprir os prazos de entrega, pelo estrangulamento ainda maior do trânsito na BR-153. E essa preocupação de hoje terá dimensões internacionais no futuro, tendo em vista que esse parque industrial está comprometido basicamente com as exportações.

O Encontro de Itumbiara será o primeiro ato político na caminhada de luta que vamos empreender para garantir a duplicação da BR-153. O Presidente Fernando Henrique Cardoso já assegurou a conclusão do projeto de engenharia, ainda para este ano, mas é preciso que o Governo veja de perto a empolgação popular que está tomando o espírito coletivo do povo goiano. É sensível e crescente o clima de mobilização que esta unindo o Governador Maguito Vilela, às bancadas federais e a estadual, os partidos, prefeitos e vereadores, às lideranças empresariais e comunitárias em torno do ato público que vamos realizar no dia 4 de agosto.

Todo esse clima de participação alimenta a expectativa de que estamos caminhando na direção de uma realidade, e não apenas de um sonho. Com a tradição pioneira dos grandes mutirões, como os que foram liderados por Iris Rezende na construção de milhares de moradias populares, o Estado de Goiás terá oportunidade de mostrar, no dia 4 de agosto, a capacidade do nosso povo de unir-se em torno dos grandes objetivos, como é a duplicação do acesso rodoviário para São Paulo. Eu diria, para finalizar, que estaremos dando o nosso grande grito por um novo País, mais nacional, mais integrado e mais fortalecido no seu conjunto federativo.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. Muito obrigado.

Em 16 de julho de 1997

O SR. MAURO MIRANDA (PMDB – GO) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, esta Casa ouviu os pronunciamentos dos Senadores Leomar Quintanilha e Humberto Lucena, que se referiram ao grande e saudoso ex-Presidente Juscelino Kubitschek. Também venho a esta tribuna para lembrar que, em de 3 de abril de 1955, em um dos instantes mais ousados de sua vocação visionária, Juscelino Kubitschek de Oliveira, então candidato à Presidência da República, anunciou ao País o grande sonho da construção de Brasília e da integração política e econômica do Brasil Central. Naquele discurso histórico, quarenta e dois anos atrás, surpreendeu e empolgou a comunidade de Jataí, o compromisso público do maior dos nossos estadistas e começou a mudar os rumos da história do País e a estabelecer um novo pacto federativo. A transferência do Distrito Federal para o Planalto Central foi eleita como a grande matriz do Programa de Metas, e o seu efeito mais importante foi o que ocorreu no campo da geopolítica. O Brasil que nascia do sonho de Juscelino estava destinado a romper, como rompeu, o monopólio geopolítico do centro-sul e do litoral.

As circunstâncias de hoje são diferentes. As dimensões de nossas utopias mudaram num País de tantas carências sociais e de inúmeras prioridades que se entrechocam, mas quero trazer de volta a grandeza do sonho de Juscelino para falar de um fato bastante atual: no dia 4 de agosto, a cidade de Itumbiara, no sul do meu Estado, vai viver o seu momento de efervescência cívica. Com as presenças dos Ministros Antonio Kandir, Eliseu Padilha e Íris Rezende e dos Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo, o Estado de Goiás e a região do Triângulo Mineiro estarão realizando o primeiro ato público pela duplicação da rodovia Goiânia-São Paulo. Resguardadas as proporções dos dois universos, creio que não estou cometendo nenhum exagero ao comparar o encontro de Itumbiara com o saudoso discurso que fez de Jataí o marco inesquecível do nosso desenvolvimento.

Mais uma vez as identidades históricas e políticas entre mineiros e goianos estarão se reencontrando. Juscelino veio de Minas para fazer do Centro-Oeste a região mais promissora do Brasil no próximo século. E agora estamos unidos mais uma vez na busca de um novo e grande projeto de interesse comum, que é a modernização do principal eixo de transportes entre nossos Estados.

Com o crescimento econômico e as novas escalas de produção agrícola e industrial do Centro-Oeste e do Triângulo Mineiro, o fluxo na rodovia de pista única ficou esclerosado, o número de mortes por acidentes aumentou em proporções geométricas, e as condições para suportar um trânsito diário acima de quinze mil veículos já atingiram todos os limites do tolerável. A implantação da segunda pista vai muito além das expectativas de Minas e Goiás.

Servindo de eixo principal na integração com a região amazônica, através da Belém-Brasília, e de escoadouro natural para as novas fronteiras agrícolas do oeste da Bahia e do sul do Maranhão, a rodovia já cumpre papel decisivo como eixo de integração nacional. Conectando-se em São Paulo com as pistas modernas do sistema Anhanguera/Bandeirantes, o novo eixo terá uma extensão longitudinal de norte a sul, agilizando o acesso ao porto de Santos e ao Mercosul, nos dois sentidos. Como grande mercado produtor e consumidor, o Estado de São Paulo terá enormes benefícios de escala com a agilização do fluxo de transportes, a redução das perdas de mercadorias perecíveis e a recuperação da capacidade de planejamento das empresas transportadoras.

Senhoras e Senhores Senadores, a duplicação da rodovia entre Belo Horizonte e São Paulo está em pleno andamento. Gaúchos, catarinenses e paranaenses estão ganhando a longa batalha pela duplicação da BR-101. Não há como contestar a legitimidade do esforço prioritário dos investimentos federais para essas duas grandes obras de infra-estrutura. Eu acredito que a pista dupla na ligação entre Goiânia e São Paulo é a etapa seguinte para um país que precisa integrar todo o Centro-Oeste, como principal fronteira agrícola do próximo século. Sem os gargalos atuais, haverá a incorporação de novas áreas de desenvolvimento, crescerão os espaços para abrigar movimentos migratórios, serão estimulados novos investimentos em industrialização e emprego e surgirão alternativas reais para reduzir o inchaço crescente das grandes cidades.

Quanto às Bancadas de Goiás e de Minas, que lutam no Congresso Nacional pela duplicação da rodovia, não creio que façam qualquer restrição à futura forma de sua exploração. O importante é que o projeto seja implementado com a rapidez necessária, que a sua conservação, no futuro, seja compartilhada com os Estados, que seja adotado o regime de

concessão; contudo, nada disso tem importância comparável com o essencial, que é a construção do novo leito rodoviário.

Reconheço também a procedência de uma polêmica crescente neste País sobre os prejuízos a que estamos sendo levados pela adoção de um modelo de transporte rodoviário. É preciso investir na intermodalidade, na construção da Ferrovia Norte-Sul, nas novas etapas da Hidrovia Tietê-Paraná, tanto quanto é preciso evitar que as atuais rodovias sejam submetidas a processos crescentes de esclerosamento. Elas constituem a maior parte do nosso patrimônio de US$200 bilhões na área de infra-estrutura, e abandoná-las seria jogar no ralo várias décadas de sacrifícios. Felizmente, essa história de abandono está acabando, com o intenso programa de recuperação anunciado pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso.

Considero importante registrar que a duplicação da rodovia Goiânia-São Paulo é hoje a principal aspiração do povo goiano neste final de século. O ato público de Itumbiara está empolgando os nossos Prefeitos e Vereadores, as autoridades estaduais e o povo e, pelas notícias que tenho recebido dos Prefeitos de Uberaba, de Uberlândia e de outras cidades do Triângulo Mineiro, o sentimento que está unindo os nossos amigos de Minas é o mesmo.

Quero fazer justiça ao Presidente Fernando Henrique Cardoso, que absorveu sem reservas o caráter prioritário da rodovia para o desenvolvimento econômico e social do Centro-Oeste. Foi de iniciativa pessoal do Presidente a decisão de incluir o Ministro do Planejamento, Antônio Kandir, entre as autoridades do primeiro escalão que estarão em Itumbiara para ouvir e sentir as razões desse pleito, que está unindo goianos e mineiros ao lado dos Ministros Eliseu Padilha, dos Transportes, e Íris Rezende, da Justiça.

Não tenho dúvida de que o marco inicial de 4 de agosto em Itumbiara vá alavancar novo ciclo de desenvolvimento de Goiás e do Centro-Oeste, além de perpetuar o nome do Presidente Fernando Henrique Cardoso como grande aliado do nosso futuro.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

Em 25 de julho de 1997

O SR. FRANCELINO PEREIRA (PFL – MG. Pronuncia o seguinte discurso.) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, estarei, no dia 4 de agosto próximo, na cidade goiana de Itumbiara, participando de um evento da maior importância para o desenvolvimento do Centro-Oeste e da rica região do Triângulo Mineiro.

Quero referir-me à primeira audiência pública pela duplicação da rodovia Goiânia-Minas-São Paulo, promovida pela Comissão Especial pelo Desenvolvimento do Corredor Centro-Leste.

A presença dos Ministros Antônio Kandir, do Planejamento; Eliseu Padilha, dos Transportes; e, Íris Rezende, da Justiça, e dos Governadores Maguito Vilela, de Goiás, e Eduardo Azeredo, de Minas Gerais, é uma clara indicação do interesse das autoridades federais e estaduais pela importante obra.

De fato, é uma ilusão pensar em desenvolvimento sustentado em nosso País sem uma integração física de suas enormes fronteiras, uma proximidade real entre os centros produtores e os centros consumidores.

As rodovias oferecem a oportunidade mais concreta dessa integração, por constituírem uma malha já formada, necessitando apenas de investimentos para sua conservação e ampliação.

Elas são parte importante do sistema de transporte intermodal, que deve associar as ferrovias e as hidrovias, para as quais há projetos ambiciosos, porém perfeitamente exeqüíveis a médio prazo.

Mineiros e paulistas se uniram e obtiveram do Governo Federal o compromisso da duplicação da BR-381, que liga Minas Gerais a São Paulo.

Recentemente, a primeira etapa dessa duplicação foi inaugurada com a presença do Presidente da República e expressivas lideranças dos dois Estados.

A BR-101, nossa extensa rodovia litorânea, está sendo duplicada no seu trecho mais trafegado, graças a uma ação articulada das lideranças políticas e empresariais paranaenses, catarinenses e gaúchas.

Nada mais oportuno que, neste instante, os políticos e os empresários de Minas e de Goiás se unam para lutar pela duplicação da rodovia Goiânia – Minas – São Paulo, que representa a BR-153, no trecho goiano, conectada à BR-050, em território mineiro.

O trecho a ser duplicado, de 467 quilômetros, sendo 206 quilômetros em território goiano e 161 em território mineiro, constitui o principal eixo de transporte para o acesso da Amazônia, através da Belém – Brasília, e do Centro-Oeste ao mercado consumidor de São Paulo, ao porto de Santos e aos países do Mercosul.

O extraordinário desenvolvimento experimentado nos últimos anos pelo Centro-Oeste e o Triângulo Mineiro, especialmente na agricultura de exportação, tornou a rodovia de pista simples absolutamente ultrapassada, e incapaz de absolver um tráfego diário em torno de 15 mil veículos.

A região do Triângulo Mineiro, uma das mais ricas de Minas Gerais, registra elevadas taxas de crescimento econômico. Sua produção, especialmente agrícola e pecuária, já se ressente de meios adequados de escoamento, sobretudo através das rodovias que ligam a região aos grandes centros consumidores do Sudeste e ao extremo sul do continente.

A realização da primeira audiência pública pela duplicação da rodovia Goiânia – Minas – São Paulo é manifestação indiscutível do interesse e da disposição das lideranças políticas e empresariais dos dois Estados de levarem adiante esse grande projeto.

Nós, parlamentares mineiros e goianos no Senado Federal e na Câmara dos Deputados, também estamos mobilizados e comprometidos, no sentido de conseguir que a duplicação da rodovia Goiânia – Minas – São Paulo se transforme em realidade no mais breve tempo possível.

Estou anexando os seguintes documentos: mapas do traçado do Corredor Goiânia-Minas-São Paulo; o programa de duplicação e os custos de cada etapa da obra.

Peço que esses documentos sejam divulgados no *Diário do Congresso*, para que mineiros, goianos e paulistas tomem conhecimento do inteiro teor dos mesmos.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

DOCUMENTOS A QUE SE REFERE O SR. FRANCELINO PEREIRA EM SEU PRONUNCIAMENTO:

DNER

Brasil EM AÇÃO

CORREDOR GOIÂNIA-MINAS- SÃO PAULO

Programa de Duplicação

2-Estado de Minas Gerais

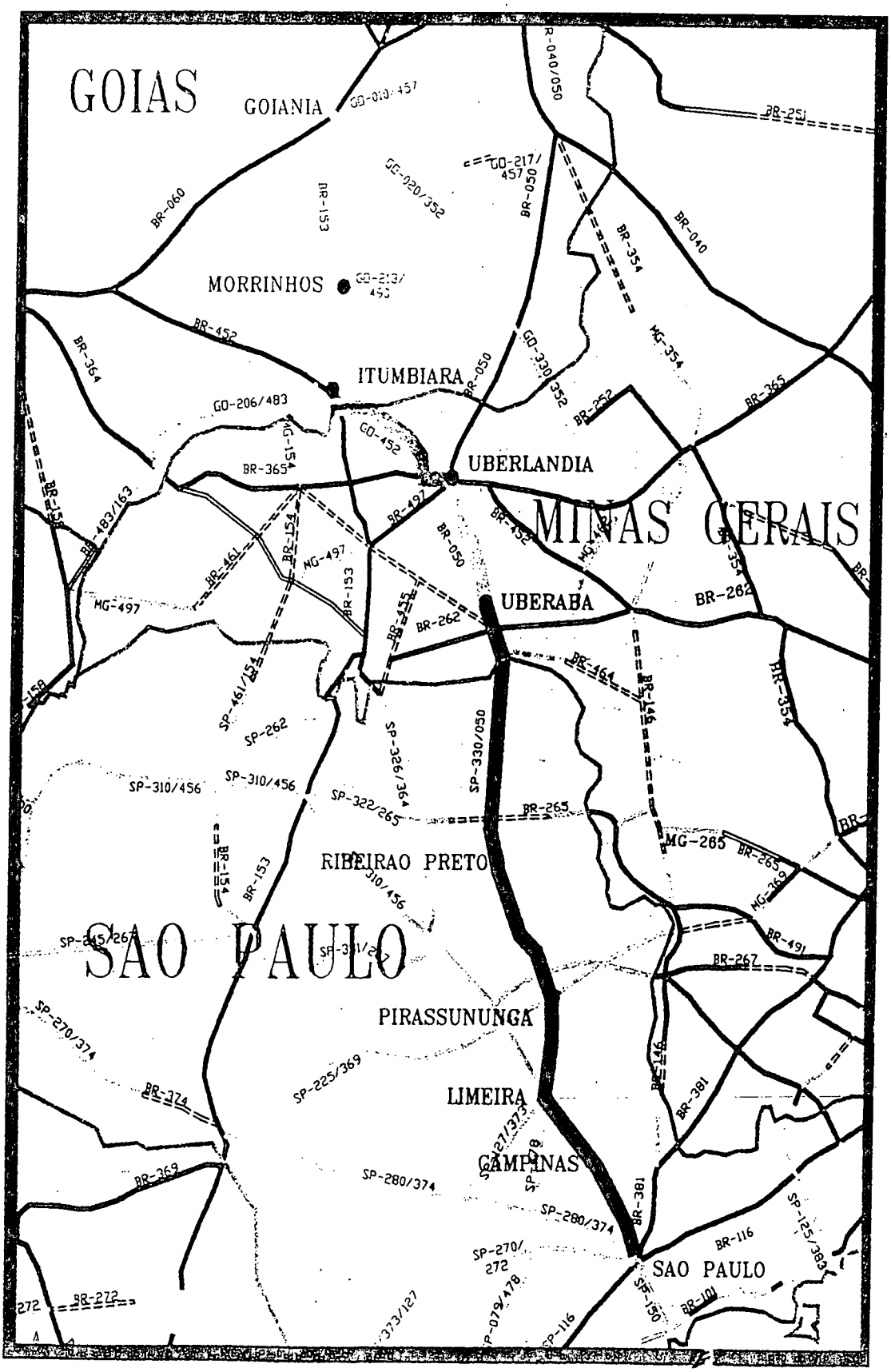
2.1 - BR-452/MG-BR365/MG - Itumbiara -Uberlândia
Extensão: 135 Km
Situação: Sem Projeto
Custo Est. Projeto: R$ 2.000.000,00
Custo Est. Duplicação: R$ 135.000.000,00

2.2 - BR-050/MG -Uberlândia - Uberaba
Extensão: 96 Km
Situação: Trechos Dupl. Licitados
Custo Duplicação: R$ 37.000.000,00
Custo Obras de Artes: R$ 8.000.000,00

2.3-BR-050/MG - Uberaba - Div. MG/SP
Extensão: 30 Km
Situação: Trecho em Duplicação
Custo Duplicação: R$ 28.000.000,00

2.4-BR-050/MG - Ponte sobre o Rio Grande
Extensão: 420m
Situação: Em obras
Custo Estimado: R$ 6.800.000,00

DNER
Brasil
EM AÇÃO
CORREDOR GOIÂNIA-MINAS- SÃO PAULO
Goiânia
19 Km
Aparecida
de Goiás
GOIÁS
BR-153
180,2 Km
Itumbiara
7,0 Km
BR-452
135 Km
BR-365
MINAS
GERAIS
Uberlândia
96 Km
BR-050
Uberaba
30 Km
134 Km
Ribeirão Preto
SP-330
(Anhanguera)
179 Km
SÃO PAULO
Limeira
65 Km
Campinas
85 Km
São Paulo
Pista Simples
Pista Dupla
Em Duplicação


GOIAS
GOIANIA
MORRINHOS
ITUMBIARA
UBERLANDIA
MINAS GERAIS
UBERABA
RIBEIRAO PRETO
SAO PAULO
PIRASSUNUNGA
LIMEIRA
CAMPINAS
SAO PAULO
BR-060
BR-153
BR-452
BR-364
BR-050
BR-365
BR-497
BR-262
BR-354
BR-040
BR-251
BR-252
BR-483/163
BR-461
BR-455
BR-464
BR-146
BR-265
BR-491
BR-267
BR-381
BR-116
BR-374
BR-369
BR-272
MG-497
MG-154
MG-354
MG-265
MG-369
SP-262
SP-330/050
SP-326/364
SP-322/265
SP-310/456
SP-225/369
SP-270/374
SP-280/374
SP-270/272
SP-125/383
SP-150
SP-116
GO-206/483
GO-452
GO-330/352
GO-020/352
GO-217/457
GO-040/050

CORREDOR GOIÂNIA-MINAS- SÃO PAULO

CUSTOS

TRECHO	EXT.	Custo PROJETO	Custo DUPLICAÇÃO
BR-153/GO Ap.Goiás-Itumbiara	180,2 Km	R$ 2.800.000,00	R$ 216.830.000,00
BR-153/GO Ponte s/ Rio Paranaiba	277 m		R$ 3.500.000,00
BR-452/365/MG Itumbiara-Uberlândia	135,0 Km	R$ 2.000.000,00	R$ 135.000.000,00
BR-050/MG Uberlândia-Uberaba	96,0 Km O.A.E.	Licitado A licitar	R$ 37.000.000,00 R$ 8.000.000,00
BR-050/MG Uberaba-Div.MG/SP	30,0 Km	Em Obras	R$ 28.000.000,00
BR-050/MG Ponte s/ o Rio Grande	420 m	Em Obras	R$ 6.800.000,00
TOTAL			R$ 435.130.000,00

Em 6 de agosto de 1997

O SR. MAURO MIRANDA (PMDB – GO) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, a cidade de Itumbiara no sul do meu Estado, viveu ontem um dia inesquecível. Por um dia ela foi transformada em capital simbólica de Goiás e de toda a região do Triângulo Mineiro, ao sediar a primeira grande manifestação pública pela duplicação da rodovia Goiânia–Uberlândia–São Paulo. Alguns milhares de goianos e mineiros levaram seu entusiasmo e suas esperanças aos Ministros Antonio Kandir, Eliseu Padilha e Iris Rezende, que lá estavam representando o Presidente da República. As Bancadas dos dois Estados no Congresso deixaram de lado as suas divergências partidárias e, ao lado dos Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo, marcaram presença solidária na reivindicação da segunda pista. Assistimos em Itumbiara, Srªs e Srs. Senadores, a uma festa cívica memorável pela integração nacional e continental. Deus haverá de nos ajudar, para que esse encontro, marcado de calor humano e de muitas emoções, sirva para inspirar as próximas ações do Governo Federal no objetivo de conceder prioridade ao projeto de duplicação daquela rodovia.

Em nome da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, quero dirigir um agradecimento muito especial ao Presidente Fernando Henrique Cardoso. Sua Excelência foi o grande responsável pelo enorme sucesso da audiência pública realizada pelo Senado em Itumbiara, não só porque enviou três de seus ministros mais ilustres e mais qualificados para ouvir o povo, mas, sobretudo, por outra razão muito particular: atendendo a nosso pedido, Sua Excelência fez divulgar mensagem que veio fortalecer ainda mais a nossa crença de que está engajado pessoalmente na nossa luta.

Nas palavras de alento que dirigiu à grande massa de goianos e mineiros concentrados em Itumbiara, o Presidente reafirmou o seu compromisso de dar continuidade aos sonhos de integração nacional de Juscelino Kubitschek. Sobre a importância da obra e as suas repercussões, quero destacar um dos trechos mais estimulantes da mensagem presidencial:

> *"A construção de uma pista adicional na ligação Goiânia–Minas–São Paulo é obra relevante e simbólica. Relevante porque permitirá que adquira contornos mais nítidos o nosso projeto de integração nacional e que se*

agilizem sobremaneira os fluxos de transporte com o Mercosul e outros mercados internacionais. Simbólica porque ilustra a determinação de todos no Brasil – Governo e sociedade – de modernizar o País, de melhorá-lo, de aprimorar sua infra-estrutura para que possamos ingressar no novo século em condições de aproveitar as extraordinárias oportunidades que certamente se abrirão para nós, e que nos permitirão avançar pelo caminho, que já estamos trilhando, da estabilidade econômica com crescimento, da superação das desigualdades e da maior justiça social."

Em sua mensagem, cuja íntegra peço fazer parte deste pronunciamento, o Presidente Fernando Henrique Cardoso se define claramente como um dos nossos nessa grande empreitada que une o povo, os políticos e o Governo.

Fiéis ao compromisso que está exposto nas intenções do Presidente da República, os Ministros Antonio Kandir e Eliseu Padilha reafirmaram seu empenho em conseguir recursos para agilizar a duplicação do Corredor Goiânia – Minas – São Paulo. A Prioridade número um é a de apressar a conclusão do projeto de engenharia para o trecho de 180 quilômetros entre Aparecida de Goiás e Itumbiara, sem prejuízo da aceleração de outras etapas que estão mais adiantadas nos Estados de Minas e Goiás.

O grande encontro que realizamos em Itumbiara consolidou definitivamente os compromissos de adesão e de reciprocidade na estratégia política que pretendemos adotar daqui para o futuro, e os dois principais porta-vozes dessa união, os Governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo, fizeram discursos marcantes mostrando que esses laços e esses propósitos são para valer. Não tenho qualquer dúvida de que Goiás e Minas Gerais estão mais fortalecidos do que nunca nas suas identidades históricas, e que temos pela frente uma nova história comum de parceria política para o desenvolvimento. Aqui no Senado, temos nessa causa comum o aval e a capacidade de persuação dos ilustres Senadores Francelino Pereira, Júnia Marise e Regina Assumpção.

Senhoras e Senhores Senadores, considero imprescindível o apoio de todo este Senado para a duplicação do eixo de transportes Goiânia–

Minas–São Paulo, a começar pela força e pelo respeito público do querido Presidente Antonio Carlos Magalhães. As novas e pujantes fronteiras agrícolas do oeste baino vão ganhar novos ritmos de velocidade para levar sua produção crescente a São Paulo e aos portos do Sul. Reclamo também a adesão do ilustre Senador José Sarney, cuja liderança política materializou o desenvolvimento do sul do Maranhão, onde está hoje um novo eldorado de produção de grãos a depender de transportes mais ágeis e menos onerosos. As Bancadas do Centro-Oeste conhecem de perto as dimensões desse sonho e estão integradas nessa empreitada. Os companheiros da Amazônia sabem que a conexão da Belém – Brasília com esse novo eixo duplicado de transportes vai promover um intenso processo de surgimento de novas fronteiras produtivas e de atração de novos investimentos.

Em relação a Goiás, o movimento que iniciamos ontem em Itumbiara parte de uma premissa inquestionável. Com o crescimento explosivo dos últimos anos, amparado num modelo agrícola modernizado e numa expansão industrial surpreendente, as vias disponíveis de escoamento da produção perderam capacidade de escala e já começam a ficar distantes de nossas reais necessidades. As realidades atuais estão proibindo nosso crescimento, dessestimulando novos investimentos empresariais e bloqueando o esforço de extroversão econômica do Estado. Com os constantes congestionamentos, o principal eixo de acesso a São Paulo, aos portos do Sul e ao Mercosul acabou transformado em monumento de desperdício de tempo, de prejuízos materiais e de perdas de milhares de vidas nos últimos anos. Queremos substituir o caos pela modernidade na integração ágil da economia de Goiás com o País, o continente e os mercados internacionais.

Senhoras e Senhores Senadores, considero a segunda pista na ligação com São Paulo o projeto inadiável a viabilizar o salto do Centro-Oeste na direção do futuro, completando a malha de infra-estrutura que já está implantada. O poliduto entre Goiânia e São Paulo, a hidrovia Paranaíba–Tietê–Paraná e a ferrovia do Corredor Centro-Leste respondem parcialmente por nossas necessidades, enquanto aguardamos os projetos futuros de acesso ao Pacífico e de construção da ferrovia Norte-Sul. São etapas importantes, das quais a duplicação com São Paulo é prioridade fundamental. É na luta por esse projeto que vamos empregar as reservas imediatas de

nossas energias, ao lado do Presidente da República, do nosso líder Íris Rezende, das Bancadas no Congresso e de toda a sociedade goiana.

Com uma festa cívica que jamais será esquecida por goianos e mineiros que estiveram em Itumbiara, lançamos a semente que fará germinar essa grande conquista de final de século. A enorme participação popular abençoou e legitimou os elos dessa grande aspiração com as decisões que serão tomadas pelos poderes públicos. Seria cômodo dizer que a sorte está lançada, porque, em vez de esperar, teremos que nos organizar em um grande mutirão em que cada um seja parte dessa luta obsessiva, envolvendo a União, os Estados, os municípios, os líderes comunitários, os empresários, as assembléias, as câmaras de vereadores e o povo. Vai valer a pena viver essa pequena epopéia.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. MAURO MIRANDA EM SEU PRONUNCIAMENTO:

MENSAGEM DO PRESIDENTE FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Brasília, 4 de agosto de 1997

Embora compromissos assumidos anteriormente não me tenham permitido comparecer a Itumbiara – cidade que tão bem representa o dinamismo do Centro-Oeste –, não poderia deixar de estar presente, de alguma forma, neste evento que de maneira eloqüente sinaliza o empenho de goianos e mineiros em tornar realidade a desejada duplicação da BR-153 e da BR-50.

Assim, e a pedido do Senador Mauro Miranda, um homem público que sabe lutar pelas causas em que acredita, é com muita satisfação que me dirijo a todos os que participam desta importante audiência pública.

A construção de uma pista adicional na ligação Goiânia–Minas–São Paulo é obra relevante e simbólica,

Relevante porque permitirá que adquira contornos mais nítidos o nosso projeto de integração nacional e que se agilizem sobremaneira aos fluxos de transporte com o Mercosul e outros mercados internacionais. Simbólica porque ilustra a determinação de todos no Brasil – Governo e sociedade – de modernizar o País, de melhorá-lo, de aprimorar sua infra-estrutura para que possamos ingressar no novo século em condições de aproveitar as extraordinárias oportunidades que certamente se abrirão para nós, e que nos permitirão avançar pelo caminho, que já estamos trilhando, da estabilidade econômica com crescimento, da superação das desigualdades e da maior justiça social.

No curso de uma gestão que marcaria de forma indelével o futuro do Brasil, o Presidente Juscelino Kubitschek rasgou de estradas o País. E foi há 42 anos, em Jataí – terra do nosso ilustre Governador Maguito Vilela – que ele assumiu o papel de condutor dessa grande epopéia. Estamos levando adiante obras que contribuirão para que se realizem os sonhos de integração nacional de Juscelino.

Estão presentes Ministros em meu Governo – dos Transportes, Eliseu Padilha, da Justiça, Iris Rezende, e do Planejamento e Orçamento, Antonio Kandir, – ao lado dos Governadores Maguito Vilela, de Goiás, e Eduardo Azeredo, de Minas Gerais, o que deve ser visto como uma indicação inequívoca do interesse do Presidente da República em acompanhar de perto este evento e tomar conhecimento em primeira mão de suas deliberações.

Para além das intenções e do empenho, no entanto, é preciso que se registre a abrangência e a importância dos vários atos administrativos que estarão sendo assinados em Itumbiara. Esses atos nos aproximam de forma efetiva de uma futura duplicação, valem-se, em alguns casos, de recursos do BID e do Banco Mundial, o dizem respeito a obras como a nova pista que ligará Aparecida de Goiânia

a Professor Jamil, o trecho que vai daí a Itumbiara, a restauração dos 206 quilômetros que unem Goiânia à divisa com Minas Gerais e a continuação das obras de duplicação, em território mineiro, de diversos trechos da BR-50.

Além disso, o Ministro dos Transportes e o Governador de Goiás assinam o Protocolo de Intenções que transferirá para o governo estadual a responsabilidade pela conservação das rodovias estaduais em seu território. Trata-se de um duplo exemplo: da parceria que quero fortalecer entre a União e os estados e da descentralização que leva a um aumento da eficiência nos serviços públicos.

Vê-se que muito está sendo feito em prol do aperfeiçoamento do Corredor Goiânia-Minas-São Paulo, mas temos consciência de que é necessário seguir avançando, com determinação, trabalho sério e a urgência possível. Sabemos também que neste esforço, que conta com o legítimo empenho das bancadas de Goiás e de Minas Gerais em Brasília, é imprescindível a participação das autoridades estaduais, dos prefeitos, dos vereadores e das comunidades.

Estou certo de que o êxito do evento de hoje marcará, um excelente augúrio para o futuro desse projeto, caro ao Centro-Oeste e, portanto, importante para todo o Brasil.

***Fernando Henrique Cardoso,** Presidente da República Federativa do Brasil.*

Matérias Publicadas na Imprensa

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO
COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO
Fls. 817
Fls. 642
de 1996
Maria Helena P. P. Parente
SENADO
Maria Helena P. Parente

REVISTA ACONTECE - Itumbiara - julho/97

Opinião

Estamos chegando

Mauro Miranda, *senador*

A duplicação da rodovia Goiânia-São Paulo começa a deixar de ser apenas um sonho. E é com um sentimento incontido de satisfação pessoal que eu vejo as coisas começarem a acontecer na direção desse projeto, que será o empreendimento mais importante para os goianos neste final de século. Por isso, só poderia ser esse o meu assunto no espaço nobre que o bom amigo Brasilaves Borges me oferece para falar aos seus leitores.

Quando os primeiros exemplares desta edição chegarem ao grande público leitor da revista, eu creio que muitos dos nossos amigos já terão ouvido a notícia do grande encontro político que será realizado no dia 4 de agosto em Itumbiara. Aí estarão, o nosso companheiro Íris Rezende, o Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, o Governador Maguito Vilela, prefeitos e autoridades estaduais para realizar o primeiro ato público ligado à futura construção da pista dupla. A solenidade terá o sentido de inauguração de uma luta que terá de unir políticos, lideranças comunitárias e empresariais, a imprensa e o povo, em torno desse grande objetivo.

"Sob a liderança dos companheiros Cairo Batista e Zé Gomes, o movimento começou forte".

Agora, estamos diante de uma nova cruzada. Sob a liderança dos companheiros Cairo Batista e Zé Gomes da Rocha, o movimento já começou forte. Atendendo a um apelo que lhe fiz, o prefeito de Itumbiara preparou um documento que reivindica a construção da nova pista, e obteve a assinatura de seus colegas de Goiatuba, Rio Quente, Porteirão, Bom Jesus de Goiás, Panamá, Pontalina, Água Limpa, Cachoeira Dourada, Joviânia, Buriti Alegre, Caldas Novas, Cristianópolis, Bom Jardim de Goiás, Morrinhos, Piracanjuba, Aloândia, Vicentinópolis, Professor Jamil, Hidrolândia, Mazargão e Inaciolândia. Em seguida fomos juntos ao Ministro dos Transportes, no dia 24 de junho, e com ele acertamos a realização do Encontro de Itumbiara, no dia 4 de agosto. Com isso, viramos a primeira página da agenda política pela construção da via dupla que vai mudar o perfil econômico de Goiás e de todo o Centro-Oeste.

Está longe do meus propósitos assumir a paternidade da obra. Os amigos que me conhecem sabem que não sou animado por esse tipo de vaidade. Existe aquele ditado que a gente ouve desde criança, de que "uma andorinha só não faz verão". Estou trabalhando por uma causa que é de todos os goianos preocupados com o desenvolvimento do nosso Estado. Meu papel, nesse processo, é o de mobilizador de vontades, num esforço que terá a parceria dos companheiros das bancadas do Senado e na Câmara, do Governo, da Assembléia e das Prefeituras. É claro que o exercício de meu mandato ajuda a conseguir audiências, pressionar o governo, obter emendas orçamentárias. E tenho a tribuna do Senado, que uso insistentemente para conseguir a viabilização orçamentária da obra. Esses são os trunfos que tenho para colocar a serviço da causa, mas cada um de nós tem também os seus próprios triunfos, que devem ser somados.

Aliás, já estive com o Presidente Fernando Henrique Cardoso, em audiência pessoal, e obtive dele a promessa de que o projeto de engenharia ficará pronto ainda este ano. Agora, estamos comprometendo o Ministro dos Transportes. Temos ainda a força de Íris Rezende no ministério da Justiça, uma das pastas mais importantes do governo. O que eu gostaria de enfatizar, nestas linhas que dirijo ao povo de Itumbiara e dos outros municípios da região, é que a duplicação não é minha, do Íris, do Maguito ou do Cairo. Ela é uma aspiração de Goiás, de seu povo e de seu futuro. E nela estarão empenhados todos os vereadores, os líderes comunitários, as lideranças empresariais e religiosas, a imprensa, e todos os partidos, indistintamente.

E essa convicção me leva também a fazer um apelo. É preciso criar uma atmosfera de participação, forjar uma consciência coletiva em torno da grande obra em que todos devemos nos envolver. Deve ser ela o assunto obrigatório nas conversas de final de tarde na praça, nos papos informais na cadeira da barbearia, nos diálogos em família, nos debates das escolas. Enfim, o espírito coletivo deve ser dominado por essa esperança, que, deve ir além, através de cobranças aos políticos que representam Goiás no Congresso, inclusive a mim. Formando essa corrente, acho que no dia 4 de agosto já poderemos oferecer ao Ministro dos Transportes, em Itumbiara, o espírito de mutirão que vai dominar as nossas expectativas daqui para a frente, até a grande festa de inauguração da rodovia duplicada, ainda antes do final deste século.

Mauro Miranda, *é Senador da República, Vice-líder do Governo no Congresso Nacional e Titular das Comissões de Assuntos Sociais e de Infra-estrutura no Senado Federal.*

O POPULAR - Goiânia - 19/7/97

Pela duplicação

Desde a abertura ao tráfego da segunda pista do trecho entre Goiânia e Anápolis da BR-060 que as estatísticas do tráfego que ela recebe, de grande intensidade, registram extraordinário declínio de acidentes. A estrada se tornou incomparavelmente mais segura, além de proporcionar ao transporte de cargas e de passageiros a vantagem de redução do tempo de viagem.

Se a duplicação desses 50 quilômetros resultou em benefício tão grande para o Estado, imagine-se o quanto não vai representar a implantação de semelhante aperfeiçoamento no trecho entre Goiânia e o Triângulo Mineiro da BR-153 e a seguir até a divisa com São Paulo.

A bancada federal de Goiás tomou oportuna iniciativa, liderando a mobilização pelo apressamento desta obra rodoviária que já tem há bastante tempo o sinal verde federal. No próximo dia 4, em Itumbiara, esta mobilização estará recebendo as adesões de prefeitos e lideranças de Goiás e do Triângulo Mineiro. O ministro dos Transportes estará presente e ouvirá os termos desta importante reivindicação.

> A DUPLICAÇÃO DO TRECHO GOIÂNIA-ITUMBIARA DA BR-153 INTERESSA A TODO O ESTADO

O trecho entre Goiânia e Itumbiara da BR-153 é recordista de acidentes rodoviários no Estado, recebe tráfego pesado e muito intenso e estas estatísticas sombrias só vão ser aliviadas com a implantação de uma segunda pista.

Além do ganho de segurança, inestimável por se ligar à integridade das pessoas e à valorização da vida humana, podem ser medidas as vantagens para a economia, com seus positivos reflexos sociais. A duplicação, sob este aspecto, representará redução de tempo e conseqüente barateamento do transporte de carga em todo o trecho. Vai facilitar a movimentação de mercadorias de Goiás na direção do mercado consumidor do Sudeste e do porto de Santos, no caso das exportações. Vai ampliar as perspectivas de intercâmbio entre as economias de Goiás e do Triângulo Mineiro.

Vê-se portanto que os benefícios não se limitarão aos municípios diretamente beneficiados porque estão na BR-153, como Goiatuba, Itumbiara e Morrinhos, mas de todos os que fazem parte do processo produtivo de Goiás. Por isto mesmo é que da mobilização devem participar políticos goianos de todas as correntes e prefeitos e lideranças de todos os municípios.

Se não houver esta frente única para dar força a esta demanda de Goiás e do Triângulo Mineiro a obra não será incluída na programação federal que está sendo concluída pelos Ministérios do Planejamento e dos Transportes.

DIÁRIO DA MANHÃ - Goiânia - 04/8/97

Orçamento da União prevê obra

Recursos para as obras de duplicação da rodovia BR-153 fazem parte da dotação orçamentária do governo federal para 98

Os recursos para duplicação da BR-153 no trecho Goiânia-Itumbiara já constam do Orçamento da União, informa o senador Mauro Miranda (PMDB). Ele observa que o presidente da República, Fernando Henrique Cardoso (PSDB), prometeu concluir a obra quando da inauguração da duplicação da BR-060, no trecho Goiânia-[illegible]ópolis.

Relator da Comissão Especial do Senado para o corredor Centro-Leste, Miranda frisa que a união das bancadas de Goiás, Minas Gerais, São Paulo e Distrito Federal será importante para viabilizar a concretização desta obra. "A duplicação da BR-153 irá dinamizar os negócios nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste, integrando-as ao Triângulo Mineiro e às regiões Sul-Sudeste. O trabalho conjunto das bancadas de Goiás e Minas Gerais será fundamental para que esta grande obra se torne uma realidade", salienta.

Mauro Miranda afirma que as diferenças político-partidárias devem ser colocadas de lado, em prol do bem coletivo. Ele lembra que com a participação do PMDB no governo federal, o trabalho político em favor do desenvolvimento do Estado ganha mais apoio. "Se nós conseguirmos unir esta bancada de 15 deputados e três senadores que dão respaldo ao presidente, poderemos conseguir junto ao presidente, a viabilização das obras vitais para o Estado", acredita.

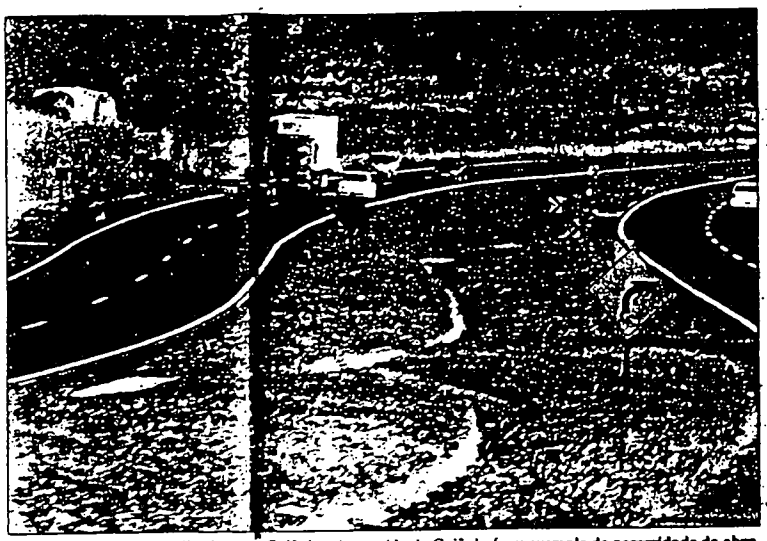
O senador ressalta que esta parceria política deve ter em vista outros projetos de âmbito nacional. Como exemplo, cita o gasoduto Brasil-Bolívia. "Talvez mais importante que a duplicação da BR-153 seja a luta para que Goiás seja beneficiado com um ramal do gasoduto Brasil-Bolívia, que é uma proposta defendida pelo senador Onofre Quinan e que conta com o respaldo dos governadores de Goiás, Maguito Vilela e do Distrito Federal, Cristovam Buarque. Este gasoduto vai viabilizar a instalação de indústrias de maior porte no Estado, como por exemplo, a indústria de fosfato em Catalão", lembra.

Conclusão — Mauro Miranda estima que as obras de duplicação sejam concluídas por volta do ano de 2002. O senador goiano não descarta a possibilidade de, após construída, a rodovia ser privatizada. "É uma tendência que as grandes rodovias sejam repassadas, sob a forma de concessão, à iniciativa privada, que seria responsável por sua conservação e exploração", conclui.

A duplicação em números

R$ 435 milhões é o valor da duplicação do trecho Goiânia-Uberlândia	1.100 km é a extensão da rodovia entre Brasília e São Paulo
180,2 Km é a parte a ser duplicada em Goiás	R$ 216,8 milhões é o custo da obra entre Goiânia e Itumbiara
7 milhões de toneladas de grãos de Goiás circulam na BR-153 anualmente	400 km é quanto falta para ser duplicado

DIÁRIO DA MANHÃ - Goiânia - 04/8/97



O trecho da BR-153 duplicado entre Goiânia e Aparecida de Goiânia é um exemplo da necessidade da obra

Governo estadual prioriza duplicação

Os projetos da área de transporte do governo estadual desde 1995 priorizam a duplicação dos principais corredores rodoviários do Estado. Fazem parte desde projeto as BR's 153 e 060, entre Itumbiara e Brasília. As rodovias cortam os mais importantes pólos industriais do Estado: Anápolis, Aparecida de Goiânia, Itumbiara, além de Goiânia e Brasília.

Como parte desta política o governo estadual, em parceria com o governo federal, concluiu a duplicação do trecho entre Goiânia e Anápolis. Com um total de 51,2 quilômetros, a rodovia custou R$ 30 milhões. A duplicação do percuso entre Brasília e Anápolis, que totaliza 145 quilômetros, encontra-se em fase de estudos. A obra conta com o apoio do governador do Distrito Federal, Cristovam Buarque (PT), e das bancadas federais de Brasília e de Goiás. De acordo com a Secretaria Estadual de Transportes, já existem recursos para a execução da obra.

A duplicação da BR-153 já conta com 19 quilômetros concluídos entre Goiânia e Aparecida de Goiânia e outros 7 quilômetros até o trevo da BR-452 na divisa de Itumbiara e Minas Gerais, restando construir os 180,2 quilômetros que separam a capital do Estado a Itumbiara. Após concluída a obra, a rodovia contará com pista dupla de sete metros cada, acostamento de 2,5 metros, canteiro central de 10 metros de largura, defensas em todas as curvas e bueiros coletores de água a cada 500 metros.

Estudos realizados pelo governo mostram que os congestionamentos da pista única estão bloqueando a livre circulação de mercadorias produzidas no Centro-Oeste, principalmente os grãos destinados à exportação. Os prejuízos com as perdas e atrasos reduzem o poder de competição da agricultura do Estado, desestimulando a atração de novos investimentos. A estatística que aponta para o crescimento do número de acidentes com mortes é outro argumento que fortalece a necessidade de duplicação da BR-153.

Frases

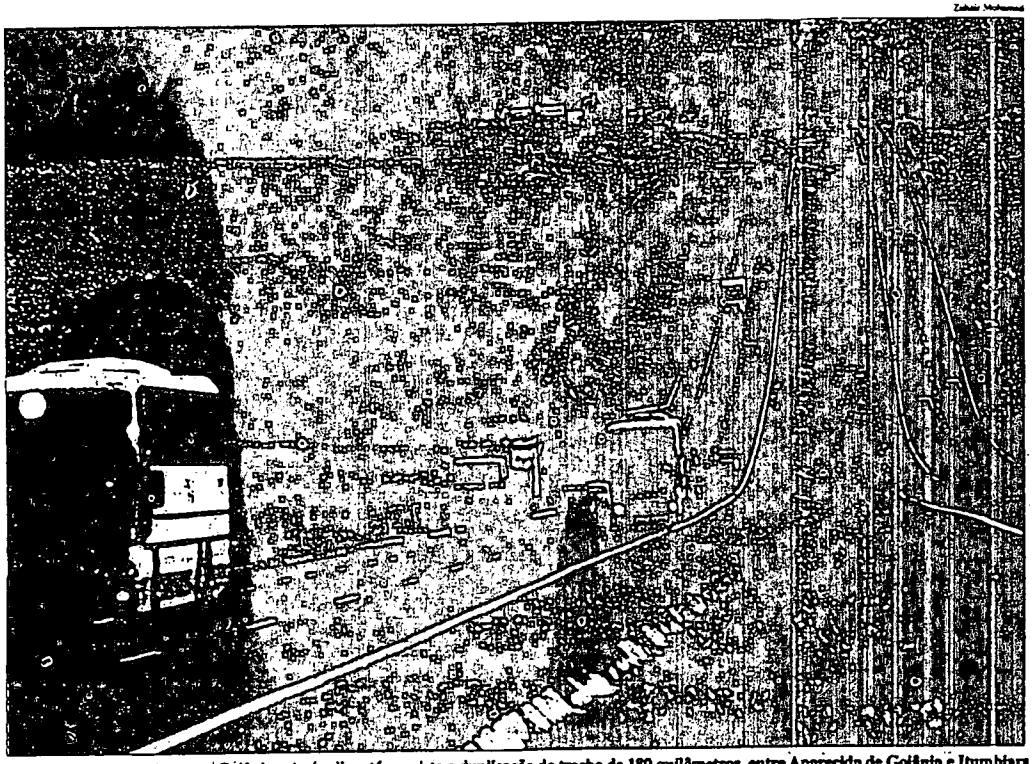
"A construção de uma pista adicional na ligação Goiânia-Minas-São Paulo é obra relevante e simbólica."
Presidente Fernando Henrique Cardoso

"A duplicação da BR-153 é uma obra fundamental para Goiás e todo o Centro-Oeste"
Governador Maguito Vilela

"Estou certo de que este evento em Itumbiara alcançou plenamente os seus objetivos."
Governador Eduardo Azeredo

"O trabalho conjunto das bancadas de Goiás e Minas Gerais será fundamental para viabilizar esta grande obra"
Senador Mauro Miranda

DIÁRIO DA MANHÃ - Goiânia - 04/8/97



A exemplo do trecho entre Goiânia e Anápolis está previsto a duplicação do trecho de 180 quilômetros entre Aparecida de Goiânia e Itumbiara

Governo duplicará trecho da BR-153

Após duplicar o trecho entre Goiânia e Anápolis da BR-060, a atenção do governo se volta para a BR-153 entre Aparecida de Goiânia e Itumbiara. A obra se constituirá num grande corredor rodoviário beneficiando principalmente as regiões Sudeste e Sul. Desde 1995 o governo de Goiás vem se empenhando no sentido de modernizar toda a malha viária do Estado. Segundo o governador Maguito Vilela, já foi incluída no orçamento da União para o próximo ano, a duplicação de mais 180 quilômetros no trecho que liga Aparecida de Goiânia a Itumbiara.

Para custear os novos investimentos o governo do Estado já vem se posicionando e adotando medidas tais como o enxugamento da máquima estadual, combate à sonegação e ainda garantindo a antecipação de cerca de R$ 150 milhões pela privatização da Usina de Cachoeira Dourada. Grande parte dos recursos gerados pela privatização da Usina será empregada na pavimentação asfáltica de 33 municípios que atualmente não estão ligados à malha viária do Estado. Outro objetivo do governo é duplicar todas as vias de acesso a Goiânia e investir cerca de R$ 15 milhões mensais em obras de infra-estrutura em todas as áreas.

Segundo um dos líderes do movimento pela melhoria do corredor viário, o senador Mauro Miranda, as obras de duplicação da BR-153 devem ser concluídas nos próximos quatro anos. De acordo com o senador Mauro Miranda não está descartada a idéia de num segundo momento repassar a duplicação da BR para a iniciativa privada através de concessão pública. No entanto, ele acredita ser necessário tornar essa concessão atrativa para a iniciativa privada iniciando a obra e garantindo os financiamentos para só então ser repassada para algum consórcio de empresas.

O senador afirmou ainda que o presidente Fernando Henrique Cardoso demonstrou ser favorável à duplicação do trecho, porém só acredita na possibilidade de realizar a obra no seu segundo mandato presidencial, caso seja reeleito.

DIÁRIO DA MANHÃ - Goiânia - 04/8/97

Duplicação custará R$ 216 milhões

Segundo o levantamento feito pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot), do Ministério dos Transportes, o trecho mais caro do trajeto entre Goiânia e Uberaba, parte que integra o Corredor Goiânia-São Paulo é o que liga Aparecida de Goiânia a Itumbiara. São 180,2 quilômetros que custarão R$ 216.830 milhões, ou seja, 51% do total a ser investido (R$ 435 milhões).

Somente a duplicação das pistas da ponte sobre o Rio Paranaíba (277 metros) representará um custo de R$ 3,5 milhões. Os 19 quilômetros que ligam Goiânia a Aparecida de Goiânia já estão duplicados.

A duplicação da segunda metade do trajeto, no Estado de Minas Gerais, o trecho que liga Itumbiara a Uberlândia, representa 31% do custo total da obra. Serão gastos R$ 135 milhões para a duplicação destes 135 quilômetros. Outros R$ 37 milhões serão investidos na duplicação de 96 quilômetros, entre Uberlândia e Uberaba.

Deste trajeto em diante, as obras de duplicação já estão em andamento. O custo previsto é de R$ 28 milhões para a duplicação de 30 quilômetros entre Uberaba e a divisa de Minas Gerais e São Paulo. Falta ainda a duplicação dos 420 metros da ponte sobre o Rio Grande, orçada em R$ 6,8 milhões.

Preço de frete pode ser reduzido

O preço do frete cobrado pelas transportadoras que fazem o escoamento da produção de grandes empresas através da BR-153 poderá ser reduzido. Com a duplicação da rodovia, os empresários acreditam que isso possa acarretar numa significativa mudança nos custos para introdução das mercadorias no mercado nacional e estrangeiro. Segundo Nelson Maeda, um dos diretores da Maeda S.A Indústria e Comércio, que utiliza muito os serviços de transporte para escoar sua produção de algodão entre os Estados do Sudeste e Centro-Oeste, atualmente os problemas de ligação residem no atraso da chegada dos produtos e nos custos dos fretes.

Muitos empresários responsáveis pelo beneficiamento de produtos agrícolas no Estado, como a soja, apostam no aumento da produtividade com a facilidade de escoamento dos produtos. Para Alberto Borges de Souza, presidente da Caramuru Indústrias Alimentícias, a redução dos custos com frete incentivará a produção agrícola, pois os produtores goianos terão maior poder de competitividade, com a venda de produtos mais baratos. A duplicação da BR-153 pode, segundo os empresários, atrair novas empresas para as cidades que ficam às margens da rodovia favorecendo o desenvolvimento do interior do País.

O secretário dos Transportes, Pedro Pinheiro Chaves, reconhece que, nas condições atuais, a rodovia comporta um número insustentável de veículos de carga pesada, bloqueando o escoamento da produção goiana para os grandes centros consumidores.

Transportadoras reduzirão custos

As 700 empresas goianas de transporte de cargas também esperam que a duplicação da BR-153 resulte numa mudança de suas planilhas de custos, que definem os gastos com o transporte, o frete cobrado e acabam refletindo o percentual de aumento no valor das mercadorias que chegam à Goiás. O Sindicato das Empresas Transportadoras de Cargas do Estado (Setceg) acredita que esse projeto resultará numa sensível diminuição do número de acidentes na rodovia, num aumento do volume de veículos na pista, na facilidade de transporte de mercadorias, numa economia de tempo de percurso e na redução dos custos de manutenção dos caminhões.

No ano passado, a Secretaria da Fazenda contabilizou cerca de R$ 7 bilhões em mercadorias vindas do Sul e Sudeste brasileiros, que entraram em Itumbiara com destino aos demais municípios goianos, e R$ 4 bilhões em produtos que saíram do Estado. De acordo com o Setceg, Goiás é um Estado basicamente agrícola, que exporta muita matéria-prima para outros Estados. Segundo o presidente do sindicato, Paulo Afonso Rodrigues, a construção de vias de acesso mais conservadas pode aumentar o volume de mercadorias transportadas e sustentar a exportação de bens industrializados no Estado. "A redução de acidentes envolvendo veículos pesados de transporte, vai diminuir prejuízos causados com a perda de mercadorias", acredita.

A competitividade de mercado força os empresários do setor de transporte a lutarem por uma redução de custos que resulte em preços de serviços mais baratos aos clientes. Muitos empresários acreditam que a redução dos custos com reparos de veículos será tão grande que resultará no barateamento dos fretes. Todos os problemas referentes às dificuldades de transporte na BR-153, como nas demais rodovias malconservadas do País, resultam ainda num gasto muito maior com combustíveis, que depois da duplicação, poderá ser evitado.

Os empresários acreditam que os recursos advindos da melhoria das condições de tráfego na rodovia podem ser aplicados no crescimento das empresas, como, por exemplo, no aumento da frota atual e dos salários dos funcionários. Segundo eles, outro grande ponto positivo da duplicação será a queda nos impostos pagos pelas empresas do setor. Atualmente, cerca de 50% do faturamento das transportadoras são destinados aos impostos que se incidem sobre o valor dos fretes, ou seja, fretes mais baratos significam menos impostos. A redução no tempo de escoamento também significará melhor rendimento para empresas que utilizam o serviço de transporte.

Mais qualidade nos transportes

As transportadoras goianas acreditam que, com a duplicação da BR-153, poderão calcular melhor o tempo gasto no transporte de produtos de um ponto a outro do País, o que resultará em melhor qualidade de serviços prestados aos clientes. Com o congestionamento da rodovia e as más condições de tráfego em estradas defasadas, os motoristas não podem prever o tempo de percurso de uma viagem. Segundo o presidente da Setceg, Paulo Afonso Rodrigues, ao contratar os serviços de uma transportadora, as empresas exigem que a mercadoria chegue ao destino no horário certo, e nem sempre isso acontece, obrigando a empresa ao pagamento de multas.

Por causa da constante necessidade de redução da velocidade durante o percurso, em função das más condições da rodovia e da lotação da estrada, a incidência de roubos de cargas é grande. Os caminhões carregados são alvo de quadrilhas especializadas em roubo de carga, que assaltam em plena viagem. A BR-153 é o principal corredor de escoamento da produção agrícola do Estado, por onde são transportados quase 5 milhões de toneladas de grãos por ano. Por este corredor, trafegam em média cerca de 15 mil veículos leves e pesados diariamente, com mais da metade do trânsito feito por caminhões.

Manutenção — Os empresários do setor de transportes ressaltam os grandes gastos com a manutenção de veículos de suas frotas, que causam prejuízos financeiros, com o valor do conserto e com o tempo que o caminhão fica parado. O trecho mais crítico fica situado entre Goiânia e Itumbiara. O presidente da empresa Rápido 900 de Transportes Ltda, Agostinho José Botelho, destaca que o pedágio cobrado nas rodovias paulistas é revertido em tranqüilidade de tráfego, economia de tempo e combustível, além de conservação de veículos.

TOP NEWS - Goiânia - 31/7 a 06/8/97

Itumbiara faz festa pela duplicação da BR-153

Em encontro que manteve com o presidente Fernando Henrique Cardoso, no Palácio da Alvorada, o senador Mauro Miranda assegurou que o ministro do Planejamento, Antônio Kandir, também estará presente no ato público pela duplicação da rodovia Goiânia-São Paulo, no dia 4 de agosto, em Itumbiara. Com essa nova presença já confirmada sobe para três o número de ministros que vão participar da festa de inauguração do movimento político pela viabilização da obra, já que Eliseu Padilha, dos Transportes, e Íris Rezende, da Justiça, já estavam comprometidos.

O presidente da República lamentou a impossibilidade de comparecer ao evento em virtude de outros compromissos, mas prometeu que gravará mensagem a ser exibida num telão, manifestando o seu interesse em incluir a obra entre as ações prioritárias de seu governo na área de infra-estrutura. Na audiência com Mauro Miranda, ele voltou a garantir que está de pé a intenção do governo de concluir o projeto de engenharia ainda este ano.

Depois de seu encontro com Fernando Henrique, o senador informou que pretende convidar para irem a Itumbiara os governadores Mário Covas, de São Paulo, e Eduardo Azeredo, de Minas Gerais. Os dois estados têm vínculos diretos de interesse com a segunda pista, que vai atravessar toda a região do Triângulo Mineiro para chegar a São Paulo, agilizando o principal eixo de transportes na conexão entre essas unidades federativas. Como principal mercado exportador de produtos industrializados, e como grande consumidor da produção de primários do Centro-Oeste e da região amazônica, o Estado de São Paulo será também beneficiado com a agilidade do fluxo de transportes.

Obra de duplicação da BR pode ser acertada em agosto

Mauro Miranda enfatizou também que a via duplicada vai assumir, no complexo geral da malha brasileira de transportes, um papel importante no esforço de integração nacional. Além do que ela vai representar para o acesso ao Mercosul e ao porto de Santos, vai incorporar a produção crescente de produtos primários de áreas pioneiras como o Sul do Maranhão e o Oeste da Bahia. A conexão com a Belém-Brasília, que atravessa Goiás, Tocantins e a região Norte, é outro fator importante para a integração entre os dois extremos do país.

A importância econômica da pista dupla entre Goiânia e São Paulo justifica, segundo Mauro Miranda, o trabalho de mobilização que vem sendo realizado para reunir no ato político de Itumbiara todos os prefeitos e vereadores e a população do Sul e do Sudoeste de Goiás. Mas ele está trabalhando para que todas as regiões do Estado se façam representar, mostrando na oportunidade, ao governo federal, o espírito de união e solidariedade em torno do projeto. Em seus contatos, o representante goiano tem procurado mostrar que a iniciativa não é só dele, mas de todas as autoridades e do povo goiano, sem qualquer preocupação de natureza partidária.

"É uma ocasião especialmente importante para reproduzir o espírito de convergência que tem marcado as ações políticas das bancadas na Câmara e no Senado, quando estão em causa os interesses do Estado. Essa união suprapartidária tem sido fundamental para garantir a aprovação das emendas coletivas que têm sido apresentadas ao Orçamento Federal, em benefício de Goiás. E também foi graças a isso que os goianos conseguiram a duplicação da pista Goiânia-Anápolis, estão conseguindo viabilizar a duplicação da rodovia entre Goiânia e Brasília", afirmou Mauro Miranda.

O senador está otimista quanto aos resultados do encontro em Itumbiara, como primeiro passo do projeto político pela construção da rodovia duplicada. Ele está seguro de que o povo responderá com uma festa digna das tradições do Estado em eventos desta natureza. A promessa do presidente Fernando Henrique Cardoso, e a presença de três Ministros, entre eles Íris Rezende, que é a maior liderança política do Estado, já significam a garantia de que o governo está engajado no principal projeto de infra-estrutura de toda a região Centro-Oeste, nete final de século, mas é imprescindível que a participação popular dê respaldo público à iniciativa, fortalecendo a luta dos representantes políticos de Goiás no Congresso para garantir os investimentos necessários à obra.

REVISTA ACONTECE - Itumbiara - agosto/97

Opinião

Integrando o desenvolvimento brasileiro

Íris Rezende, Ministro

Goiás vem no decorrer de sua história proporcionando seguidos exemplos ao país. A partir do trabalho e da determinação de seu povo, o Estado projeta-se como a nova vertente do desenvolvimento econômico brasileiro. Nos últimos 10 anos, o nosso crescimento sempre situou-se acima da média nacional. Com a participação de todos, foi possível consolidar uma agropecuária forte e expandir as exportações. A industrialização tornou-se realidade, fortalecendo o comércio e gerando milhares de empregos. A promoção da justiça social está sendo tratada com absoluta prioridade, através do combate sistemático à fome e à miséria, proporcionando a felicidade e o bem-estar de nosso semelhante.

Somos hoje um dos Estados que mais cresce no país graças à sólida infraestrutura implantada na última década. Soubemos constituir uma eficiente malha viária que proporciona o rápido escoamento da produção. Importantes empreendimentos garantiram a expansão do setor de energia, movimentando a economia. Dentro de poucos dias Goiás será a primeira unidade da Federação a ter 100% de suas propriedades rurais totalmente eletrificadas.

Através da ação decisiva do governador Maguito Vilela, estamos caminhando no ritmo da expansão de esforços tendo em vista dinamizar a integração de Goiás com os demais estados do Brasil. É imprescindível agilizar o intercâmbio comercial, o que requer a melhoria das condições das rodovias brasileiras, barateando os custos dos transportes com conseqüências positivas para o conjunto do processo produtivo.

"Destacamos especialmente o trabalho da Comissão Especial do corredor Centro-Leste, através de seu relator Mauro Miranda, que vem coordenando as discussões com as lideranças das sociedades goiana e mineira..."

Desta forma, deveremos ressaltar os esforços dos governo Federal, de Goiás e de Minas Gerais visando a duplicação da Br 153/050, a malha rodoviária que interliga estes dois Estados ao sistema de transportes Anhanguera/Bandeirantes, em São Paulo. Este empreendimento é de fundamental importância para impulsionar a economia destas regiões, colaborando com o Brasil na sua caminhada rumo à prosperidade.

Por sua localização estratégica, o município de Itumbiara é o ponto de convergência das ações que visam tornar realidade a duplicação da rodovia que liga Goiás e Minas Gerais ao Estado de São Paulo. Um dos municípios mais importantes do país, gigante em produção, vigoroso em sua economia, contando com uma gente generosa e trabalhadora, Itumbiara simboliza esta arrancada histórica que certamente vai resultar em mais uma conquista para todo o povo brasileiro.

Destacamos especialmente o trabalho da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, através de seu relator Mauro Miranda, que vem coordenando as discussões com as lideranças das sociedades goiana e mineira, estabelecendo as estratégias administrativas e políticas para consolidar a duplicação da Br 153/050. A partir da audiência pública em Itumbiara, contando com a presença de ilustres autoridades brasileiras, este empreendimento com certeza vai se tornar realidade, contribuindo para a consolidação da prosperidade brasileira.

Íris Rezende Machado,
Senador da República por Goiás, é Ministro da Justiça.

REVISTA ACONTECE - Itumbiara - agosto/97

O grito de Itumbiara

"JK sacode o Brasil de norte a sul e acorda o gigante adormecido". Esta foi a chamada de capa que a Revista O Cruzeiro usou para dimensionar a importância da obra de construção da Rodovia Belém-Brasília, no início dos anos 60, fator de integração nacional que trouxe o norte do país para dentro do Brasil.

Hoje, o mesmo assunto é enfocado, não mais para implantar uma estrada na imensidão do Brasil subdesenvolvido mais sim para justificar a necessidade de duplicar o mais importante trecho da Br 153 e também da Br 050 em Goiás e no Triângulo Mineiro, integrando em definitivo o Brasil-Central com o Centro-Sul do país. Esta aspiração de goianos e mineiros nos leva a antevisão de que o Brasil primeiromundense pode sair do Estado de São Paulo e invadir Goiás. Estado cuja vocação desenvolvimentista o credencia a ser em breve uma das mais desenvolvidas unidades da federação.

É oportuno enfatizar que o episódio de 04 de agosto, ocorrido aqui em Itumbiara, enaltece a goianidade. Ponto estratégico da malha rodoviária que corta o Brasil-Central, a cidade abrigou o histórico encontro das mais expressivas lideranças goianas, políticos importantes da vizinha Minas Gerais e ministros do governo de FHC, todos comprometidos na luta pela duplicação da BR 153/050.

Nasce forte o movimento, embalado na disposição do prefeito Cairo Batista que soube aglutinar o apoio de seus colegas goianos. Ganha corpo no trabalho notável do senador Mauro Miranda que tomou para si a incumbência de o coordenar e o faz muito bem, e se respalda no apoio de Íris Rezende, dos governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo e de toda a bancada goiana no Congresso Nacional.

Mauro Miranda já dizia que este movimento haveria de contagiar às lideranças e ao povo nas praças, para ganhar força e ser vitorioso. Que assim seja. É hora de acordar outro gigante como fez Juscelino Kubitscheck. É hora de sacudir Goiás e acordar o gigante adormecido sobre suas campinas com o eco da voz do povo. Acordar e gritar para que ele não mais adormeça. Que o grito de Itumbiara ecoe pelos palácios de Brasília, pelo bem do Brasil.

REVISTA ACONTECE - Itumbiara - agosto/97

Duplicação mobiliza Minas e Goiás

Itumbiara foi palco de grande acontecimento político ocorrido no último dia 4, reunindo lideranças de todos os partidos de Goiás e Minas Gerais, estados que serão beneficiários diretos da pretendida duplicação de trechos das rodovias BR153/050, compreendidos entre Goiânia e Uberaba. A obra é uma antiga aspiração da região e acaba de ser encampada pela Comissão Especial pelo Desenvolvimento do Corredor Centro-Leste, que tem como relator o senador goiano Mauro Miranda e como presidente o senador mineiro Francelino Pereira.

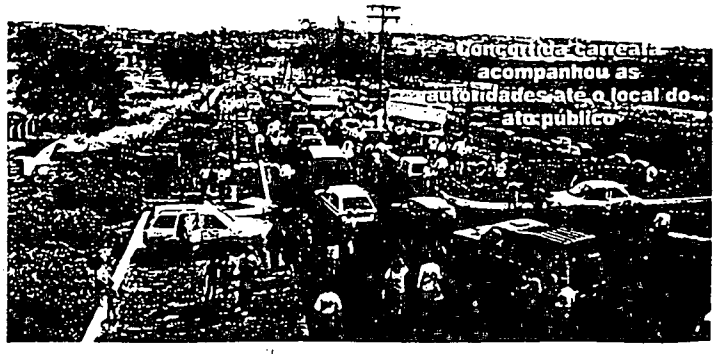
Cairo Batista (E), Mauro Miranda, Antônio Kandir, Eliseu Padilha, Maguito Vilela e Francelino Pereira, durante ato público

Além de oferecer maior segurança aos cerca de 15 mil veículos que trafegam diáriamente entre Goiânia e Uberaba, a duplicação será fundamental para baratear o transporte de mercadorias produzidas em estados do Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sul e Sudeste, e integra uma série de ações que o governo federal vem tomando para melhorar as rodovias do país. De concreto, hoje, o trecho entre Uberaba e a divisa de São Paulo - 30 quilômetros - está em fase de duplicação e está autorizada a conclusão de um trecho de 7 quilômetros nos limites de Itumbiara. As autoridades foram recebidas no Aeroporto Municipal as 9:00hs e em carreata se dirigiram a um ponto da BR 153, junto ao Posto Fiscal, onde foi celebrado um culto ecumênico em intenção das vítimas de acidentes ocorridos na rodovia. Em seguida, autoridades e um público estimado em 1.500 pessoas se dirigiram ao auditório da ULBRA/FESIT, aonde foi realizado o ato público.

Na grande mobilização acontecida em Itumbiara, o ministro Eliseu Padilha, dos Transportes se comprometeu a determinar a realização de todos os estudos técnicos necessários para que as obras possam ser licitadas a partir do ano que vem, garantindo com isso recursos do Orçamento da União. De sua parte o ministro Antônio Kandir, do Planejamento, se disse sensibilizado pela mobilização, deixando o caminho aberto para que a "duplicação se torne realidade brevemente". Calcula-se que as obras só poderão estar concluídas entre dois e quatro anos, já que restam quase 400 quilômetros para a conclusão da duplicação.

Participação - A mobilização de Itumbiara alcançou todos os êxitos pretendidos, com a presença dos ministros Iris Rezende, da Justiça, Antônio Kandir, do Planejamento e Eliseu Padilha, dos Transportes, além de senadores, deputados federais e estaduais, prefeitos, vereadores, presidentes de partidos e lideranças empresariais da região, além dos governadores de Goiás, Maguito Vilela e de Minas Gerais, Eduardo Azeredo. Maguito Vilela ressaltou a importância da parceria entre os governos de Goiás e Minas, no esforço pela duplicação e aproveitou para lembrar que "esta região precisa receber estímulos para o incremento das modalidades nos sistemas de transporte". O sena-dor Mauro Miranda acredita que as lideranças compreenderam a importância da obra para Goiás e Minas. Segundo ele, "este apoio veio mostrar a necessidade urgente de se construir esta estrada". "A idéia", acrescenta, "é de todos nós, a necessidade também". Para Mauro, o presidente Fernando Henrique demonstrou-se sensibilizado pelo projeto e a prova disso foi a presença dos três ministros em Itumbiara e o envio de uma mensagem de apoio à duplicação.

O prefeito de Itumbiara, Cairo Batista, considerou o encontro como "bastante positivo". Segundo ele "o objetivo que era mostrar aos ministros da República a importância da obra e a vontade de nossa gente foi atingido". Cairo disse ainda que "em seu pronunciamento que aqui chegou, o presidente mostrou-se favorável à execução da obra, agora é continuar esta aliança política supra partidária, para poder colocar os gastos no orçamento do ano que vem". Em janeiro deste ano o prefeito deu início ao movimento pró duplicação, enviando às autoridades estaduais e federais, manifesto assinado por 23 prefeitos da



Comitiva de carreata acompanhou as autoridades até o local do ato público

região, solicitando a duplicação da BR 153/050.

Produção - Pelas BRs 153 e 050 é escoada a maior parte da produção das 8 milhões de toneladas de grãos produzidas anualmente em Goiás. Cerca de 72 por cento da produção é despachada pela rodovia, acarretando vários problemas, dentre os quais o encarecimento do frete, desconforto para o usuário e os constantes acidentes que atingiram neste semestre, 449 ocorrências com prejuízos materiais e várias mortes, no trecho goiano. Acrescente-se a isto que boa parte da produção do Norte do país, do Sul do Maranhão, do Piauí e do Estado de Mato Grosso, trafegam por esta rodovia e que a demanda goiana tende a crescer face ao processo de industrialização do Estado em marcha.

O resultado disso é o aumento do fluxo de veículos, especialmente de caminhões que já representam mais da metade do tráfego existente. Isso acelera o desgaste da estrada que foi construída a três décadas para ter vida útil de dez anos, cuja manutenção é feita de modo improvisado. Do encontro de Itumbiara, o governo federal já transferiu a responsabilidade de reparo em toda a rodovia para o governo estadual, transferindo também os recursos necessários, dentro do projeto Brasil em Ação.

Mobilização - As lideranças presentes foram unânimes em defender a necessidade de manutenção da mobilização para que a obra possa sair do papel e beneficiar os usuários. Com a duplicação, todos acreditam em nova explosão de crescimento da região. Para o ministro da Justiça, Iris Rezende, "a duplicação da BR 153 050 não significa investir no desenvolvimento da região e sim assegurar a continuidade deste desenvolvimento". Com a conclusão de todo o projeto, o trecho Goiânia-Uberaba estará interligado ao sistema Bandeirantes/Anhangüera, no Estado de São Paulo, permitindo a chegada dos produtos da região aos maiores centros de consumo e aos portos, para exportação e ao Mercosul.

Mais de 2000 pessoas participaram do culto ecumênico em intenção das vítimas de acidentes

JORNAL DE BRASÍLIA - Brasília - 01/8/97

Duplicação de rodovia leva três ministros a Itumbiara

A duplicação da rodovia Goiânia-São Paulo reunirá em Itumbiara, no sul de Goiás, na próxima segunda-feira, os ministros Íris Rezende, da Justiça, Antônio Kandir, do Planejamento, e Eliseu Padilha, dos Transportes, além dos governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo. O senador Mauro Miranda, relator da Comissão Especial do Centro-Leste, patrocinadora desse encontro, informou ontem que a prefeitura de Itumbiara promoverá uma grande manifestação popular na chegada dos ministros, para reclamar prioridade do Governo na execução do projeto rodoviário.

Outra iniciativa da prefeitura, apoiada pelo governador goiano Maguito Vilela, é a de convocar todos os prefeitos e representantes de câmaras municipais da região, para sensibilizar o Governo na alocação de verbas específicas no próximo Orçamento. Os trechos que atravessam o Triângulo Mineiro já cumpriram as etapas de licitação e contrato, mas em Goiás a maior parte da rodovia ainda depende dos projetos finais de engenharia. Miranda acredita que, com o movimento popular que será iniciado em Itumbiara, o programa de duplicação vai decolar, devendo ser inaugurado nos próximos três a quatro anos, com investimentos da União, do Banco Mundial e do BID.

Miranda: programa vai decolar

O POPULAR - Goiânia - 04/8/97

Políticos e empresários fazem audiência em Itumbiara

Evento defende hoje a duplicação da BR-153

O custo para a duplicação da rodovia que liga Goiânia a Uberaba está orçado em R$ 435 milhões. A obra é importante para alanvancar economia de Goiás e Minas

A Comissão Especial pel Desenvolvimento do Corredor Centro-Leste, liderada pelo senador Mauro Miranda (PMDB-GO), realiza hoje, às 9 horas, em Itumbiara audiência pública pela duplicação da rodovia Goiânia-São Paulo, no trecho de Aparecida de Goiânia até Uberaba, em Minas Gerais. Esta obra está sendo considerada por políticos e empresários como instrumento importante para o alavancamento da economia goiana e da região do Triângulo Mineiro, sem contar a dos outros Estados do Norte do País que utilizam este corredor rodoviário para escoar suas mercadorias com destino ao Sudeste do País e para o exterior.

A rodovia BR-153, no trecho goiano, conectada com a BR-050, em Minas de Gerais, constitui o principal eixo de transportes para o acesso da Amazônia (através da Belém-Brasília) e do Centro-Oeste ao mercado consumidor de São Paulo, ao Porto de Santos e aos países membros do Mercosul (Argentina, Uruguai e Paraguai, além do Brasil). Ela mantém atualmente um trânsito diário de 15 mil veículos por dia, sendo que mais de 50% de transporte pesado, o que torna, segundo empresários e políticos, crítica a capacidade de suporte por pista única.

Motivação

O evento, em Itumbiara, terá significado político para motivar autoridades, políticos, lideranças empresariais e o povo. Estão confirmadas as presenças dos ministros Antonio Kandir (Planejamento), Eliseu Padilha (Transportes) e Íris Rezende (Justiça), e dos governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo (Minas Gerais). Prefeitos e empresários de Goiás e do Triângulo Mineiro também devem comparecer.

De acordo com estudo realizado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot), do Ministério dos Transportes, o custo para a duplicação da rodovia federal que liga Goiânia a Uberaba (MG) - deste trecho em diante já é duplivado - está orçado em R$ 435,130 milhões. O mais caro será duplicar 180 quilômetros, que liga Aparecida de Goiânia à Itumbiara, com custo estimado de R$ 216,830 milhões (51% do total do projeto); além do trecho de 135 quilômetros que liga Itumbiara a Uberlândia, com custo de R$ 135 milhões (31%).

De acordo com o senador Mauro Miranda, um dos organizadores do evento em Itumbiara, o trabalho de mobilização política e popular que será lançado na cidade goiana busca convencer as autoridades federais quanto à prioridade da duplicação da rodovia. O assunto foi levado pessoalmente ao presidente Fernando Henrique Cardoso, que assumiu o compromisso de orientar pessoalmente o Ministério dos Transportes para a conclusão do projeto de engenharia ainda este ano.

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO
Fls. 253 de 1996
Helena P. F. Parente

DIÁRIO DA MANHÃ - Goiânia - 04/8/97

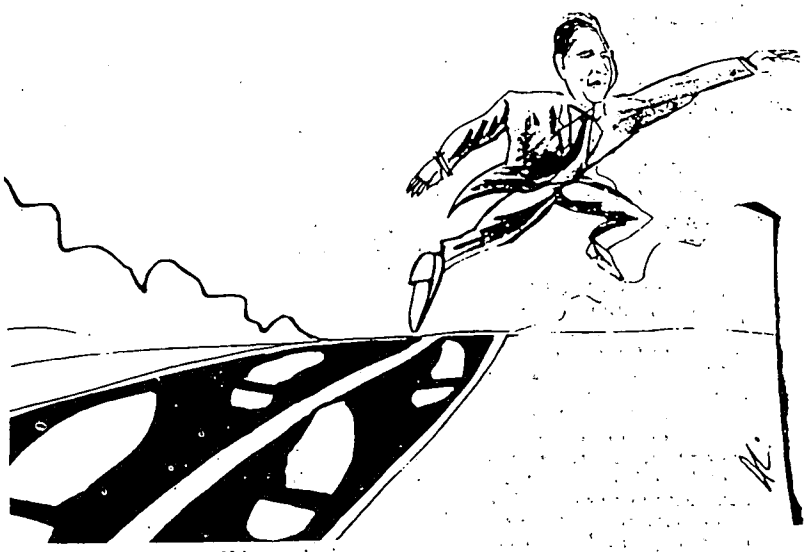
O PASSO DO GIGANTE ONDE RASTEJAM PIGMEUS

ESTÁ acontecendo, hoje, um fato histórico que merece ser manchete em todos jornais de Brasília, de Goiás, de Minas Gerais, de Mato Grosso e matéria com chamada na primeira página dos principais órgãos de imprensa do País. Mas, talvez, não receba a divulgação justa. Porque é uma boa notícia. E, geralmente, as más notícias é que despertam grande interesse nos jornalistas, principalmente na maioria inculta.

Às 10h30 realiza-se em Itumbiara a solenidade do ato de lançamento das obras de duplicação dos 1.100 quilômetros que ligam Goiânia a São Paulo, passando pela BR-050 e interligando Uberlândia e Uberaba à Via Anhanguera, às margens paulistas do Rio Grande. O programa inclui, também, a duplicação dos 125 quilômetros restantes da BR-060, que leva Goiânia a Brasília.

É um acontecimento de relevância épica e esperado em todos momentos que fizeram o sonho do desenvolvimento do Brasil Central no estirão deste século. Então, hoje, é o dia em que o século XXI já amanhece em Goiás. Assim, a comemoração desta manhã em Itumbiara não é importante apenas porque estarão presentes à cerimônia três governadores de Estado, cinco ministros da República, todos os senadores, deputados federais e estaduais, prefeitos e vereadores da região, além das mais proeminentes figuras do alto escalão dos poderes públicos e das lideranças empresariais mais poderosas da Nação, completando o brilho da praça assoalhada pela multidão.

A magnitude deste episódio está, sobretudo, na epopéia que ele representa nos anais de luta do progresso pátrio, como uma das molas que movem o eixo do deslocamento do desenvolvimento nacional para o Centro-Oeste e a Amazônia. Nem é só isso. Promoverá não apenas a integração do País, mas de todo o nosso continente, através da ligação asfáltica do Atlântico com o Pacífico. E, conseqüentemente, rompe com o último tapume da estrada que carreia nossa produção para os mercados das américas Central e do Norte. É, pois, um



passo de gigante. Nele se pode vislumbrar, além da imagem física derramando gente naquela praça, o vulto do ministro João Alberto de Lins e Barros passando com a Marcha para o Oeste, de Getúlio Vargas, nos carros da Fundação Brasil Central, e de Juscelino Kubitschek chegando com Brasília a Goiás.

Falar sobre a grandiosidade deste fato desbravador, dizendo, por exemplo, que ele nos leva às portas do Mercosul e nos desembarca no porto de Santos para o Primeiro Mundo, seria ofender a inteligência do povo goiano, no seu entendimento de que está se consumando um determinismo histórico que descongestiona e desata o progresso nacional para o novo Brasil. Porém, há um passo de gigante, a mais, que aluiu as bases que mantinham o Gigante Adormecido no leito dessa luta e o acordou para a vitória de hoje. Portanto, não seria insultar a capacidade própria de avaliação do povo goiano mostrar o lugar onde foi dado esse passo de gigante que nos conduz agora à duplicação das BRs-153, 050 e 060.

A conquista contemporânea deste sonho secular foi imposta ao presente pela coação da realidade, ousada por Maguito Vilela, ao iniciar solitariamente a pavimentação dos 185 quilômetros da BR-158, entre Jataí, Caiapônia e Piranhas, complementando o asfalto que transporta o País para Barra do Garças, Cuiabá, Porto Velho até a Bolívia. Este foi o arrancada ciclópica que entornou o levante desses sertões sobre Brasília e despertou o presidente Fernando Henrique Cardoso para a visão de que o Brasil perigava abandonado nessa parte dos cerrados do Centro-Oeste e das florestas da Amazônia, onde se escondem no subsolo riquezas maiores do que as mostradas pelo nosso chão à assanhada cobiça mundial sobre esse quinhão de nosso território. Então, o asfaltamento dos 185 quilômetros da BR-158, no Sudoeste Goiano, foi o decisivo passo de gigante na atualidade. Provocou a priorização da duplicação das rodovias que caminham de Brasília para Goiânia e São Paulo. E forçará, inevitavelmente, a duplicação da BR-060, que leva Goiânia a Rio Verde, e da GO-060, que traz Itaca a Goiânia.

Maguito Vilela sinalizou essa alvorada ainda no entardecer de seu tempo como vice-governador de Iris Rezende e contando com a má vontade nordestina de Fernando Collor para conseguir levar o presidente da República até ao acampamento que montou, nos cerrados de Jataí, a festa do plantio da idéia de asfaltar a BR-158. Agora, como governador e contando com a boa vontade da parte goiana de Fernando Henrique Cardoso, o comboio das máquinas pavimentando aquela rodovia é também a caravana na qual o governador conduzirá o chefe da Nação para cortar a fita simbólica da inauguração. Uma fita simbólica diferente para [illegible], porque tecida com os laços familiares dos Cardoso que descendem dos ancestrais do presidente. Uma procedência que se mudou de Vila Boa para o desbravamento da vastidão que encurralava os sertões das Torres de Rio Bonito, hoje Caiapônia, Baliza, Bom Jardim, Aragarças, Iporá, Piranhas, Doverlândia, Arenópolis, numa época em que se incluíam na divisa de Goiás até os ermos que travessavam o Rio Araguaia para muito além de onde termina o município de Barra do Garças. Foi ali que os Cardoso e os Vilela começaram a trabalhar juntos. Sei disso porque meu bisavô Cândido José Cardoso contou para meu avô Anicésio José Cardoso, que contou para meu pai Antônio Custódio dos Santos, que me contou e que agora conto para meus filhos.

NA biografia que escrevi de Maguito Vilela, na época de sua campanha eleitoral para governador, disse que os gigantes não andam na estrada: eles fazem a estrada por onde passam. Muitos pensaram que o enfeitava de elogios. Não era. Fi-lo porque o conheço na alma. Por isso o admiro, como o sei meu fã, identificados por várias gerações da família honrada que fez o Sudoeste Goiano e mora em nossas veias. E que, embora frutos de uma árvore genealógica frondosa de ricos, sedimentou-nos o sentimento pelos pobres e a religião do caráter. Eis a força originária do passo de gigante de Maguito Vilela na política social, que revolucionou o Estado, e na política partidária, como símbolo da honestidade incólume em tempos de trovejantes escândalos morais. Mantém a coerência das palavras de solidariedade nos atos de caridade. Nunca promete o que não tem condições de cumprir. Nem sai pelos fundos nas lutas de frente das dificuldades naturais em um Estado pobre para honrar os compromissos do governo.

A cabeça pesada de sonhos é o vasto mundo onde vive o gigante que faz Maguito Vilela dar o passo da viagem na frente de seu tempo. E deu-lhe o salto que o colocou no alto de o governador mais popular do Brasil atualmente, conforme a última pesquisa do DataFolha! Feito que não ficará como marca passageira de um pulo isolado. Basta medir o passo de gigante que ele está dando com a abertura da maior fronteira empresarial do País em Goiás, seduzido pelo moderno carisma do desenvolvimento que gera empregos e produz riquezas para se antever que, em breve, Maguito repetirá a façanha, figurando em outra pesquisa nacional como o governador de maior prestígio no Brasil. Só os cegos não vêem isso. Não, os cegos vêem, porque escutam o barulho do gigante. Somente os tolos não percebem.

Aposto meus conhecimentos políticos na jogada do crescimento nacional da popularidade de Maguito Vilela. Nem isso lhe será favor nenhum. Ele sabe fazer o fato internacional do ato regional. Tanto que está reunindo forças para dar um passo de gigante sobre todos os ex-governadores, à exceção de Pedro Ludovico, para construir o grande lago de Goiânia. Livrará a capital da árida desolação dos cerrados e a deixará arejada por um clima de mar, transformando-a num pólo turístico, que é atualmente a maior vocação mundial e a grande angústia do goianiense diante do poema de nosso verde morrendo no seco.

Nem será de se espantar se os adversários de Maguito Vilela só perceberem esse passo de gigante sobre as águas, quando estiverem sendo afogados na fundura das urnas inundadas pelo lago de Goiânia. E quem são eles? São os pigmeus mentais que constróem com o pó do provincianismo essa propaganda boba que rola por aí, dizendo que não basta dar o peixe: é preciso ensinar a pescar, numa despeitada e implícita alusão à política social do governo de Maguito Vilela, que não deixa pobreza absoluta morrer na fome e abandonada ao relento, graças à distribuição gratuita da cesta básica e de lotes. Os socialistas do champanhe e do caviar nos regabofes da demagogia podem não gostar desse passo de gigante que leva Maguito a pisar na ganância dos ricos hipócritas. Mas Deus gosta e o povo ama.

O pensamento chinês que evoca a necessidade de se ensinar a pescar, ao invés de dar o peixe, é simbolismo sábio. Mas é preciso ter visão histórica para atualizar a sua concepção no entendimento da modernidade. Os tempos só permanecem parados no espaço das cabeças fechadas pela exaltação cega e fanática dos ignorantes, pois não sabem fazer a leitura certa e se tornam o pior tipo de analfabeto, que é o mal letrado. Ora, falar teoricamente em pescar, sem demonstrar na prática como pescar, é como passar batom nos lábios amarelos da fome. É isca falsa.

Ensinar a pescar atualmente é preciso! Mas, onde o rio, quando se está imobilizado na penúria do chão? Onde a isca, se não se tem sequer o que se comer? Onde a linha e o anzol, se não há dinheiro nenhum para se comprar nada? É fácil para essa gente elitizada dizer o que os pobres devem fazer. Falam com a insensibilidade dos que apregoam a necessidade do analfabeto aprender a ler, sem dar-lhe a escola para estudar. O que precisam fazer é ensinar a pobreza a sentir o prazer do feito, para se criar nela o gosto de fazer a sua independência.

Então, vamos ensinar a pescar.

Primeiro é preciso dar o peixe, para que o povo carente possa saboreá-lo e crie o hábito de não mais conseguir viver sem comê-lo, no caso, a cesta básica, o pão e o leite, porque, ao se deliciar dele, ninguém mais fará com que a população faminta volte a deixar de comê-los.

Quebrado o jejum dos que não conheciam o paladar do peixe, é a etapa de se partir para dar a linha e o anzol para aprenderem a pescar, que são as condições financeiras para que possam construir minipadarias, usinas de beneficiamento de leite, como vem propiciando o programa social de Maguito.

Motivados pelo entusiasmo inicial da realização pessoal, chega o momento de dar o rio para pescar, que são os recursos para se buscar o peixe, aqui representado pelo financiamento que propicia a cada um plantar e colher os cereais do pão, garante a aquisição da vaca que dá o leite e a carne e da galinha que bota o ovo e dá o frango.

Agora, que todos já comeram do peixe, têm seu anzol e o rio onde pescar, tudo perderia o sentido se não se criasse o mercado garantido para todos venderem o seu peixe, caso Maguito Vilela não tivesse transformado nossa terra no Eldorado da corrida industrial que fomenta a industrialização e a produção de Goiás, como a vinda da Perdigão, a chegada da Vicunha e de inúmeros empreendimentos que darão ao Estado o endereço da civilização moderna.

Esta é a aula prática da teórica lição do pensamento chinês, de que é preciso ensinar a pescar ao invés de dar o peixe. O peixe, que as populações carentes de hoje deixarão de receber de graça amanhã, porque lhes foi ensinado a pescar por conta própria. O mesmo peixe que elas passarão a ajudar Maguito Vilela à distribuir às multidões de idosos que perderam a saúde e a força de trabalho.

ESTE será o passo transcendental que consagrará Maguito Vilela com os pés no futuro. Os pigmeus só não o enxergam porque sempre caminham empanados sob a poeira da caminhada dos gigantes. Por isso ciscam na propaganda invejosa do que não basta dar o peixe, mas é preciso ensinar a pescar. Não pode ser coisa do Nion Albernaz. Esse não é o seu estilo. Parece até que o publicitário que bolou a propaganda eleitoral do Luiz Bittencourt mudou de patrão. Seja quem for, trabalha com a viseira do provincianismo. Não tem como ver o outro passo de gigante passando com Maguito Vilela, muito em cima, para a reeleição de governador de Goiás. Ou, pior. Rolarão atordoados pelo chute do passo de gigante que o próprio presidente Fernando Henrique Cardoso lhes dará nas próximas eleições. Com os pés do ministro Iris Rezende.

Batista Custódio

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO
Rqn.º [illegible] de 1996
Fls. 0634
Maria Helena P. F. Peronte
Secretária

JORNAL DO SENADO - 05/8/97

Senadores discutem duplicação de rodovia

Francelino Pereira, Mauro Miranda, Ramez Tebet, João Rocha e Otoniel Machado participaram ontem em Iumbiara da audiência pública que discutiu a duplicação das rodovias BR-153 e BR-050 (Goiânia-São Paulo), ampliando a interligação de Goiás, Minas Gerais e São Paulo. **Página 6**

JORNAL DO SENADO - 05/8/97

Francelino Pereira leu a mensagem do presidente da República, destacando a importância das rodovias

Audiência pública serviu para demonstrar a necessidade da obra que amplia a interligação de Minas, Goiás e São Paulo

Senadores discutem estratégia de duplicação das BRs-153/050

Os senadores Francelino Pereira (PFL-MG), Mauro Miranda (PMDB-GO), Ramez Tebet (PMDB-MS), João Rocha (PFL-TO) e Otoniel Machado (PMDB-GO) participaram ontem, em Itumbiara (GO), da audiência pública para a discussão da obra que duplicará as BRs- 153/050, malha rodoviária que amplia a interligação entre os estados de Goiás, Minas Gerais e São Paulo.

O propósito da audiência foi discutir com líderes representativos das sociedades mineira e goiana as estratégias administrativas para essa obra, uma das mais importantes entre as 42 previstas no plano *Brasil em Ação*, do governo de Fernando Henrique Cardoso.

Além dos senadores, participaram da solenidade os governadores Maguito Vilela (GO) e Eduardo Azeredo (MG), e os ministros dos Transportes, Eliseu Padilha, do Planejamento, Antonio Kandir, e da Justiça, Iris Rezende.

Presidindo interinamente a Comissão Especial do Corredor de Transportes Centro-Leste, o senador Francelino Pereira leu mensagem do presidente da República enaltecendo o significado da obra para o escoamento da produção da região e para o fortalecimento do Mercosul.

Os senadores Mauro Miranda, Ramez Tebet, Otoniel Machado e João Rocha estiveram na audiência pública em Itumbiara para debater a duplicação das rodovias

O senador Mauro Miranda também discursou, afirmando que o governo ainda pode fazer muito pelo transporte intermodal. A maioria dos oradores louvou a obra como importante ponto de partida para o escoamento da produção da região pelos portos do Sul do país.

O POPULAR - Goiânia - 05/8/97

Movimento, lançado ontem Itumbiara, uniu goianos e mineiros

Governo garante recursos para projetos de duplicação das BRs

União vai liberar R$ 4,8 milhões para a conclusão dos projetos de duplicação da BR-153 e da BR-452 entre Aparecida de Goiânia e Uberlândia

\EBAS RODRIGUES

O governo federal garantiu os recursos para a conclusão dos projetos de duplicação da BR-153, no trecho de 180 quilômetros que liga Aparecida de Goiânia a Itumbiara, e da BR-452, de 135 quilômetros, ligando Itumbiara a Uberlândia. O custo estimado destes projetos, segundo a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot), é de R$ 4,8 milhões.

A garantia foi dada ontem pelos ministros Antônio Kandir (Planejamento) e Eliseu Padilha (Transportes), durante audiência pública realizada em Itumbiara pela Comissão Especial do Senado para o Corredor Centro-Leste, com a presença dos governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo (Minas Gerais), do ministro da Justiça, Iris Rezende, e de centenas de políticos e empresários goianos e mineiros.

Além desta garantia, foi autorizada a abertura de licitação internacional para a restauração das pistas da rodovia federal que liga Goiânia a Itumbiara; assinado o protocolo de intenções que transfere, da União para o Estado, a responsabilidade de conservação das rodovias federais que cortam Goiás; e também assinada a ordem de serviço para a duplicação do trecho de 1 quilômetro da BR-153 que dá acesso a Itumbiara.

Foto: Carlos Costa

***Audiência** pública em Itumbiara reuniu ministros, parlamentares e autoridades de Goiás e Minas Gerais*

Há dois meses no comando do Ministério dos Transportes, o ministro Eliseu Padilha anunciou seu desempenho em desenvolver e modernizar a infra-estrutura viária do País, mas enfrenta muitas dificuldades, principalmente, por falta de recursos públicos. Entretanto, com relação ao Corredor Goiânia-São Paulo (que engloba as rodovias BR-153 e BR-050), Padilha disse que dará prioridade para a conclusão dos projetos de duplicação das pistas.

"O Corredor Goiânia-São Paulo se constitui numa das principais malhas viárias do País por ser responsável pelo escoamento da maior parte das mercadorias destinada ao Mercosul (bloco econômico formado por Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, tendo mais o Chile e Bolívia como sócios). Por esta importância estratégica, esta rodovia merece toda a atenção do governo federal", afirmou Padilha.

O POPULAR - Goiânia - 05/8/97

Governadores defendem obra

O governador Maguito Vilela defendeu os investimentos no sistema multimodal de transportes, "fundamental para incrementar a economia de Goiás".

Neste contexto, segundo ele, a duplicação da BR-153 e da BR-050 se torna necessária para desenvolver as atividades agrícola e industrial no Estado e no Triângulo Mineiro. "Estamos também fazendo nossa parte, ao assumirmos a responsabilidade pela conservação das rodovias federais que cortam o Estado", frisou.

Azeredo

Já o governador de Minas Gerais, Eduardo Azeredo, lembrou que a duplicação das pistas que ligam Goiânia a Uberaba só se tornará realidade se o trabalho iniciado ontem em Itumbiara tiver continuidade. "Minas possui uma malha rodoviária ampla, como Goiás também possui. São Estados centrais que não só geram boa parte da riqueza do País, como também por onde passa a maior parte da riqueza gerada no Brasil. Investir em suas rodovias, tornando-as modernas, é dar maior competitividade ao setor produtivo nacional", afirmou.

Maguito: *investimento é fundamental para a economia goiana*

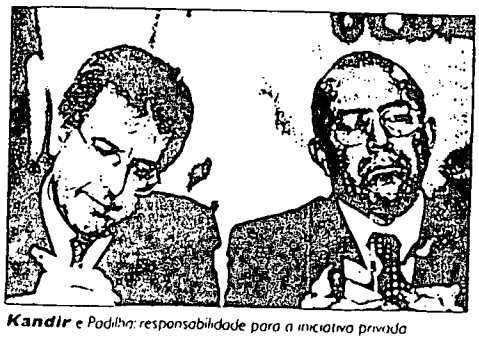
Privatização é prioridade

O sistema de transportes é um dos gargalos que inibem a maior competitividade das empresas brasileiras. Para torná-lo eficiente e de custo viável, serão necessários investimentos vultosos, os quais o governo federal não dispõem. A ordem, então, é fazer o que for possível, e o que não for, repassar a responsabilidade para a iniciativa privada. Esta foi a tônica das mensagens que os ministros Antônio Kandir (Planejamento) e Eliseu Padilha (Transportes) em Itumbiara.

Kandir destacou o plano de investimentos do governo federal, o Brasil em Ação. São 42 projetos, dos quais 26 são investimentos públicos para a melhoria da infra-estrutura do País - destes, 16 para o setor de transportes. Em relação as rodovias, a prioridade é recuperar pistas de 36 trechos (no total de 14 mil quilômetros), com custo estimado em R$ 1,2 bilhão. De acordo com Kandir, Goiás e Minas Gerais serão os Estados mais beneficiados, pois das 32 estradas federais que serão recuperadas, 12 cortam estes territórios.

O ministro do Planejamento ressaltou também os investimentos que serão feitos nas hidrovias, por parte do poder público, e nas ferrovias, pela iniciativa privada. Antônio Kandir destacou a hidrovia Paranaíba-Tiête-Paraná e a conclusão de 400 quilômetros da ferrovia Ferronorte. Esta ferrovia, inicialmente construída pelo empresário Olacyr de Moraes, será concluída por um consórcio de empresas que investirá R$ 650 milhões no empreendimento. De acordo com Kandir, a Ferronorte é vital para o escoamento dos grãos produzidos em Goiás com destino ao mercado externo.

O ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, disse que o governo pretende investir mais no sistema hidroviário do País. "As hidrovias permitem transporte de custo inferior em relação aos outros sistemas modais e retira milhares de caminhões das rodovias, reduzindo assim os gastos com conservação de estradas e diminuindo o número de acidentes", disse. No momento, o Ministério dos Transportes trabalha com duas frentes: privatização e descentralização.



Kandir *e Padilha: responsabilidade para a iniciativa privada*

O POPULAR - Goiânia - 05/8/97

A ponte da aliança

Goiás e Minas, o Triângulo Mineiro, em especial, integraram-se ontem a uma causa comum de maior relevância, formalizando aliança pela duplicação das rodovias BR-153 e BR-050 e a intenção de colocar neste propósito todo o peso de influência política que puderem somar. É o momento de fazer com que esta ponte integradora cruze o Paranaíba e estabeleça o desejável intercâmbio.

Trata-se de uma bandeira acima das diferenças político-partidárias e que já se desfralda na direção de ventos favoráveis, pois a obra é, em princípio pelo menos, de interesse também da administração federal.

> GOIÁS E O TRIÂNGULO MINEIRO TÊM EXTENSA PAUTA DE INTERESSES COMUNS

A duplicação dos trechos entre Goiânia e Itumbiara, e depois entre Itumbiara e a divisa de Minas com São Paulo (há subtrechos já duplicados e outros em licitação), criará um sistema de transporte rodoviário de Primeiro Mundo entre Goiás e o porto de Santos. Na condição de eixo entre o Sudeste brasileiro e o Norte e o Oeste do País, Goiás exerce o papel mais estratégico em toda esta malha.

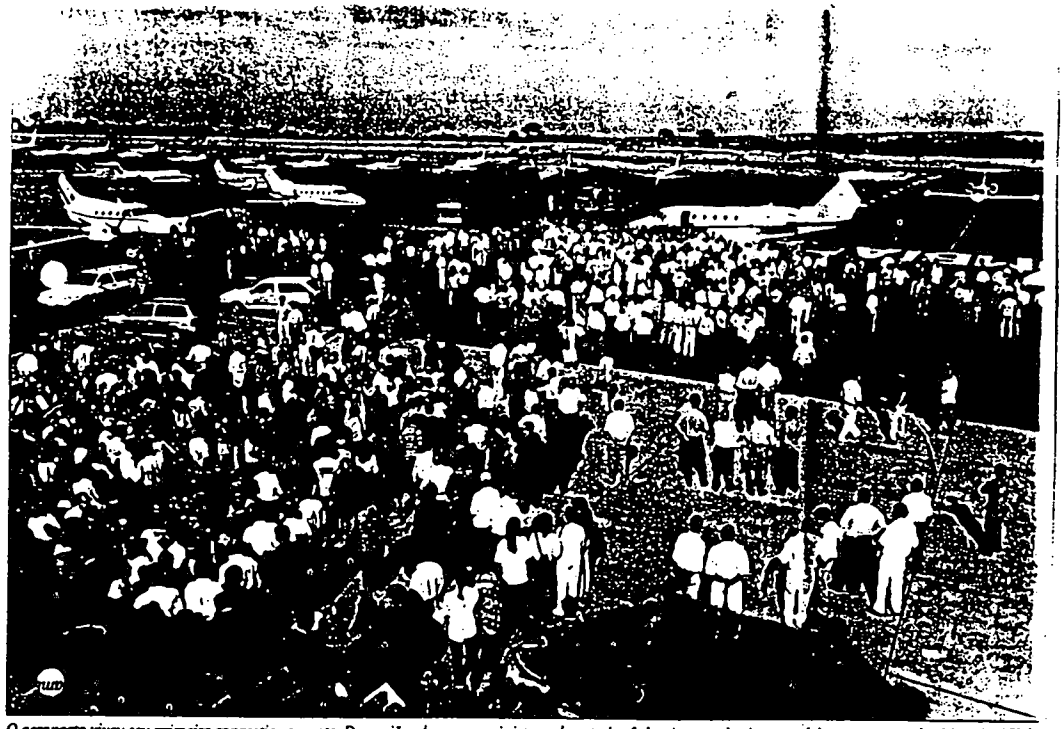
A obra reivindicada por Goiás e Minas atende também a objetivos de segurança rodoviária. O intenso tráfego nos trechos não-duplicados da BR-153 e da BR-050 tem sido um fator de desassossego para todos os que viajam por estas estradas. As estatísticas relacionadas com acidentes nas duas rodovias são alarmantes.

Como Goiás se situa ainda como parte importante no processo de integração ferroviária e fluvial entre as mesmas regiões, tendo Brasília encrustrada em seu território, a duplicação vem a ser o complemento de uma revolucionária modernização de todo o complexo de transportes do País.

Em pontos intermediários, a ligação duplicada entre Goiânia o Sistema Anhanguera-Bandeirantes proporcionará também grandes benefícios à economia de Goiás. Permitirá a dinamização dos vínculos de comércio com as regiões paulistas de influência de Ribeirão Preto e Campinas; facilitará o transporte entre os centros consumidores goianos e o pólo petroquímico de Paulínia; contribuirá para abrir mercados do interior paulista a determinadas mercadorias de Goiás, como algodão, carnes e derivados da soja; e terá impacto muito positivo a favor da economia turística do Estado, na medida que facilitará o acesso dos paulistas do interior ao pólo Rio Quente-Caldas Novas. As cidades de porte médio de São Paulo são emissoras da demanda turística doméstica do mais qualificado poder aquisitivo.

Goiás e o Triângulo Mineiro se encontram portanto no cruzamento de uma integração de esforços que já deveriam ter procurado há vários anos. Se conduzirem bem esta bandeira da duplicação e conseguirem os resultados desejados, colocando obsessivo empenho nisto, terão também criado as condições para outros intercâmbios. Os interesses comuns que devem aproximar mais as duas partes formam uma extensa pauta, de forma que a aliança pode e deve consolidar-se e ser a seguir incrementada.

DIÁRIO DA MANHÃ - Goiânia - 05/8/97



O aeroporto viveu seu primeiro congestionamento. Dos aviões desceram ministros, deputados federais e estaduais, secretários e o governador Maguito Vilela

Sulistas lutam pela duplicação da BR-153

População e representantes das cidades da região se uniram em ato público

Ivair Lima
Enviado especial

Itumbiara mudou de cara ontem. O aeroporto viveu seu primeiro congestionamento total. Dos aviões desceram sucessivamente os ministros Iris Rezende, da Justiça; Antônio Kandir, do Planejamento e Eliseu Rezende dos Transportes, deputados federais, o governador, Maguito Vilela, o presidente da Assembléia e vários secretários estaduais.

O povo de Itumbiara e os representantes das cidades da região, que foram apoiar o ato público pela duplicação da BR-153, lotou completamente todas as dependências disponíveis do aeroporto e não houve estacionamento para os carros. A audiência pública pela construção de uma segunda pista, ligando Goiânia a São Paulo, teve banda de música tocando Peixe Vivo, numa alusão aos tempos dos sonhos desenvolvimentistas de JK, festival de faixas apoiando a obra e centenas de pessoas usando adesivos e crachás pedindo a construção já.

O clima era de euforia. Por onde a comitiva de autoridades circulou, as pessoas saíram às ruas. Os moradores da cidade, ouvidos pelo DM, disseram que a duplicação da BR-153 é uma luta antiga e manifestaram a esperança de que a audiência pública de ontem fosse o efetivo começo da obra.

Ato de fé

Um ato ecumênico, realizado na estrada, — serviu para que os representantes da doutrina espírita, um padre e um pastor protestante clamassem pelo fim dos acidentes. As autoridades que lotaram o palanque para a breve cerimônia religiosa puderam ver que o povo reunido para aquele ato de fé esperam muito da duplicação da rodovia — obr vital para a região, todos se deram a mãos e oraram compenetrados.

O auditório da Faculdade d Ensino Superior de Itumbiara, ond se realizou a audiência pública ficou completamente lotado. A car avana de carros tomou as ruas próx imas. Itumbiara, cidade que s desenvolveu graças às atividade agrícolas e que vem experimentan do um processo de industrializaçã nos últimos anos, viveu a sensaçã de que, finalmente, o progress poderá correr em via dupla descongestionada. Ou como inter pretou o agricultor José Antônio d Moura e Silva: "Sair do sufoco".

DIÁRIO DA MANHÃ - Goiânia - 05/8/97

Povo já está cansado de acidentes

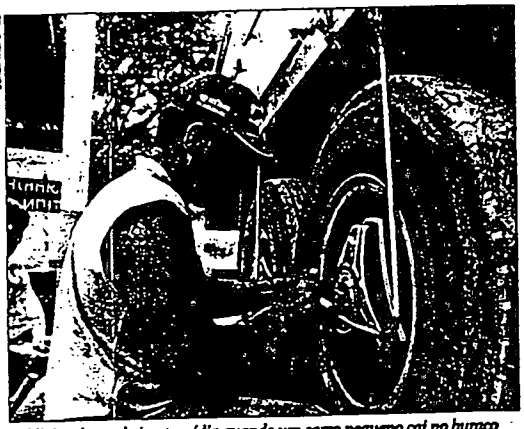
Antônio Carlos é comerciante de peças há 11 anos. Estabelecido na margem da BR-153, ele sabe muitas histórias de acidentes e acredita no potencial econômico da região. "Com a duplicação o progresso dobra", disse. Nem a poeira, a interdição da estrada na área de sua loja ou a possibilidade de ter que se mudar para abrir espaço à segunda pista o assustam: "Eu só vejo melhora", simplificou.

Jovino Pereira, proprietário do Posto Santa Marta, mora em Itumbiara há mais de 50 anos. É testemunha das trasformações que a cidade e a região viveram: "Viajei pela estrada quando era de chão, vi a BR-153 ser construída resolver o problema da época, como vi as indústrias chegarem. A realidade mudou. Não é aceitável uma estrada de ontem para os dias de hoje", disse. Jovino acredita que a obra será executada: "Estamos confiantes. É uma estrada que beneficiará nossa cidade, o Estado e o Brasil. Se os ministros vieram aqui e colocaram a assinatura publicamente em um papel, é um compromisso de governo".

Jovino está convencido de que a duplicação da BR-153 trará benefícios econômicos e porá fim a um drama: "Não estou pensando só no progresso, os acidentes preocupam. Já perdi amigos na estrada e famílias inteiras foram sacrificadas", observou.

Prejuízo

Para o mecânico Osmar Santos, dono da mecânica Souza, a BR-153 "Já deveria estar duplicada". Ele atende no mínimo um caminhão por dia "vítima da estrada" e disse que todos os seus colegas (são cinco oficinas na mesma região) seguem a mesma média: "Nas condições atuais da estrada, carcaça e ponta de eixo não resistem".



Valdivino, borracheiro: tragédia quando um carro pequeno cai no buraco

Egnaldo Lisboa, caminhoneiro, acredita na melhora do tráfego na rodovia

No trecho Goiânia-Itumbiara, há muitas ondulações irregularidades. O borracheiro Valdivino atende pelo menos 6 veículos por dia. Cobra R$ 4,00 para consertar pneus de carro e R$ 10,00, de caminhão. Ele diz que é "uma tragédia quando um carro pequeno cai em um buraco".

DIÁRIO DA MANHÃ - Goiânia - 05/8/97

Duplicação da BR-153 ganha força

❒ *Ato pela construção de nova pista reúne em Itumbiara três ministros de Estado e lideranças políticas de Goiás e Minas Gerais*

Audiência realizada ontem em Itumbiara, pela duplicação da BR-153, reuniu três ministros de Estado, dois governadores, deputados, senadores, prefeitos e lideranças políticas dos Estados de Goiás e Minas Gerais

Governadores, ministros, senadores e deputados se revezaram, ontem, durante mais de duas horas no auditório da Universidade Luterana do Brasil (Ulbra), em Itumbiara, para discursar sobre a importância da duplicação da BR-153, que pode ter início no próximo ano. Responsável pela articulação da audiência pública o senador Mauro Miranda disse que o "sonho da duplicação começa a ser pavimentado hoje".

Miranda afirmou que os gastos com a duplicação da rodovia, R$ 300 milhões, não representam nada se comparadas às relações custo/benefício. "No ano passado, Goiás exportou 387 milhões de dólares em grãos. Portanto, qualquer custo significa pouco diante da repercussão econômica para o País", disse.

O ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, admitiu que o País enfrenta graves problemas com a escassez de recursos, porém, ela estimula o trabalho político de conciliação. Padilha comentou que o momento é de particular importância para o desenvolvimento da região, que precisa fortalecer seu comércio com o restante do País e com o Mercosul.

Balanço — Antonio Kandir, titular da Pasta do Planejamento e Orçamento, discursou elogiando a região Centro-Oeste e, particularmente, o Triângulo Mineiro. Segundo Kandir, está nos planos do governo federal a integração do Centro-Oeste com o Sul e Sudeste do País. "Temos que admitir que esta é uma parte do Brasil que já deu certo. Depois de traçar um panorama dos investimentos do governo federal na área dos transportes, o ministro lembrou que, além da construção de novas rodovias, hidrovias e ferrovias, é intenção do governo não permitir que a malha rodoviária nacional deixe de existir por falta de recuperação.

Projeto — A duplicação da BR-153 só deve começar no próximo ano. Segundo o deputado Vilmar Rocha (PFL), o governo federal não deve desembolsar menos de R$ 500 milhões, num prazo de cinco anos, para concluir as obras. Vilmar comentou que a saída para conservar toda a malha rodoviária nacional é a privatização.

O prefeito de Itumbiara, Cairo Peixoto (PSD), comparou a duplicação da rodovia BR-153 ao projeto do ex-presidente Juscelino Kubitschek, de integração nacional do País, anunciado na década de 50. Ele lembrou que somente a produção anual de grãos do Estado — oito milhões de toneladas — justifica os investimentos. "Do jeito que está, a conservação da produção fica prejudicada. Com isso, quem perde é o consumidor final".

DIÁRIO DA MANHÃ - Goiânia - 05/8/97

Maguito diz que obra é fundamental

Num discurso onde não faltaram elogios ao presidente Fernando Henrique Cardoso e sua equipe, o governador Maguito Vilela conclamou a sociedade a abraçar a causa da duplicação da BR-153. "Estamos vivendo um surto de desenvolvimento mundial e nacional tão ou mais importante do que aquele vivido no pós-guerra. Esse crescimento teve como idealizador, no Brasil, o ex-presidente Juscelino Kubitschek. O estadista que não entender esta realidade será atropelado pela própria história", afirmou.

Segundo o governador, investir em obras que vão permitir o avanço do crescimento econômico e da geração de riquezas é preparar o Estado para a virada do século. "O Brasil e Goiás, na sua imensidão territorial e na sua potencialidade econômica, não podem perder de vista essa chance de se prepararem para o novo século. Mais do que isso, se prepararem para o novo milênio, para o terceiro milênio que está próximo", observou.

Para permitir a nova arrancada do crescimento econômico, Maguito lembrou que ela passa pela elevação no nível de eficiência. "Os meios de transporte são peças fundamentais para essa nova arrancada de crescimento. Não somente o transporte rodoviário, mas também o ferroviário e o hidroviário. É o sistema multimodal de transportes que imprimirá agilidade e menor custo, para que os nossos produtos sejam competitivos no mercado internacional", frisou.

Pedra de toque — A duplicação da BR-153, na avaliação do governador, é a pedra de toque que falta para melhorar de maneira ímpar o desempenho econômico dos Estados de Minas Gerais e Goiás. O governador lembrou que na última conferência da FAO — Organização para Alimentação e Agricultura das Nações Unidas — foi divulgada informação que deixa inquietos governantes de todo o mundo. "75% das espécies vegetais utilizadas na alimentação humana já se perderam nesse século". Ele afirmou que essa informação representa perda da diversidade genética no campo dos alimentos. Ele sugeriu que somente multiplicando a produção, o Centro-Oeste tem capacidade para isso, será possível resolver o problema.

Finalizando o seu discurso, Maguito disse que o Brasil tem todos os elementos necessários para dar o grande salto para o desenvolvimento. "Temos um presidente bem intencionado que eu considero um dos dez maiores líderes do mundo. Só nos resta preparar os Estados e as nossas cidades para a virada do século".

FRASES

"Temos um presidente bem intencionado, que eu considero um dos dez maiores líderes do mundo". Governador Maguito Vilela

"Goiás e Minas estão unidos em torno dessa grande obra, que vai proporcionar o desenvolvimento dos nossos Estados e do Brasil". Governador de Minas Gerais, Eduardo Azeredo

"Esse obra vai merecer toda a importância do governo federal". Antônio Kandir, ministro do Planejamento e Orçamento

"Esse é um momento de particular importância para o desenvolvimento da região". Eliseu Padilha, ministro dos Transportes.

"O dia de hoje justifica toda atividade política. O sonho da duplicação começa a ser pavimentado". Senador Mauro Miranda

"Brasil já está maduro para privatizar as suas rodovias". Deputado Vilmar Rocha

"A manhã de hoje vai entrar para a história de Iturbiara". Cairo Batista, prefeito de Iturbiara

"Deus vai fazer com que o governo do presidente Fernando Henrique Cardoso transforme esse grande sonho numa realidade palpável dentro de poucos anos". Iris Rezende, ministro da Justiça

"Estamos todos aqui reunidos de forma suprapartidária para apoiar esta justa reivindicação do povo de Iturbiara, do povo goiano e do povo mineiro, que é a duplicação da BR-153 e do 050". Marconi Perillo

"Gostaria de destacar o empenho das lideranças de Goiás e de Minas Gerais nesse movimento que em síntese significa o desenvolvimento dessa região, conseqüentemente, do Brasil". Eliseu Padilha

DIÁRIO DA MANHÃ - Goiânia - 05/8/97

Obra estimula desenvolvimento

Além de ser um grande feito do ponto de vista econômico a duplicação da BR-153 dará maior segurança para quem a utiliza

Adalberto Araújo

Itumbiara — É inegável a importância para o Estado de Goiás e sua economia a duplicação da BR-153, trecho Aparecida de Goiânia-Itumbiara, num total de 180 quilômetros. Todos são unânimes em afirmar que, além de uma necessidade urgente do ponto de vista econômico, a obra tem relevante caráter social, já que muito mais do que atrair investimentos, facilitar o escoamento da produção, agilizar a colocação de produtos goianos nos mercados nacional e do exterior, está provado que a decisão de se duplicar a rodovia vai poupar muitas vidas. Essa foi a tônica da maioria dos discursos realizados ontem em Itumbiara (202 km ao sul de Goiânia), no ato público pela duplicação da BR.

Estiveram presentes os ministros do Planejamento e Orçamento, Antonio Kandir; dos Transportes, Eliseu Padilha; da Justiça, Iris Rezende, e os governadores de Goiás, Maguito Vilela, e de Minas Gerais, Eduardo Azeredo. Senadores, deputados federais e estaduais, prefeitos da região, vereadores e secretários de Estado também compareceram, numa composição suprapartidária para prestigiar o ato e engrossar o cordão dos que reivindicam a duplicação da rodovia. Além deles, lideranças classistas, empresários e a população em geral prestigiaram as solenidades que compuseram o ato público.

O presidente da Associação Comercial e Industrial de Itumbiara (ACII), Wanderley Martins da Silva, destacou que o empresariado de Itumbiara tem grandes expectativas quanto à duplicação da BR. "Há grandes chances de incrementarmos nosso fluxo comercial com essa obra, pois a BR-153 é o corredor de exportações mais importante de Goiás", disse ele. O presidente da ACII acrescentou que, além disto, há que se considerar também o importante aspecto social, já que "o traçado da rodovia Goiânia-Itumbiara é repleto de trechos perigosos, com muitas cenas de acidentes".

O ministro dos Transportes, Eliseu Padilha (esq.), e o governador Maguito Vilela durante encontro em Itumbiara

Wanderley avaliou que a duplicação da BR representará um estímulo a mais à mudança de perfil do município. "Itumbiara está geograficamente muito bem localizada e a obra atrairá mais indústrias para se juntarem às que já se instalaram aqui, como a Xereta, Maeda, Caramuru e Paulista. "O processo de industrialização por que passa a cidade será reforçado, especialmente com a inclusão de Itumbiara na rota da Ferrovia Leste-Oeste, já contemplada no orçamento da União", lembrou.

Wanderley disse ainda que a duplicação desse trecho da rodovia vai racionalizar os custos com transportes e facilitar a chegada de mercadorias ao Porto Seco de São Simão, de onde seguirão para os mercados do sudeste e sul do País e ao Mercosul, através das hidrovias planejadas. "A região entre Itumbiara e Rio Verde é o cinturão verde do País e a obra chega no momento certo, embora um pouco atrasada", concluiu.

Para o agricultor Sandoval Melo de Freitas, a duplicação da rodovia não trará tantos benefícios diretos. "Não preciso da BR para escoar minha produção, mas entendo que a duplicação será favorável aos demais produtores da região e, principalmente, a todos os que se dirigem de Goiânia e Brasília ao Sudeste do País e vice-versa", avaliou. Segundo ele, os constantes acidentes e o "péssimo" estado de conservação do asfalto têm trazido prejuízos cada vez maiores à comunidade em geral.

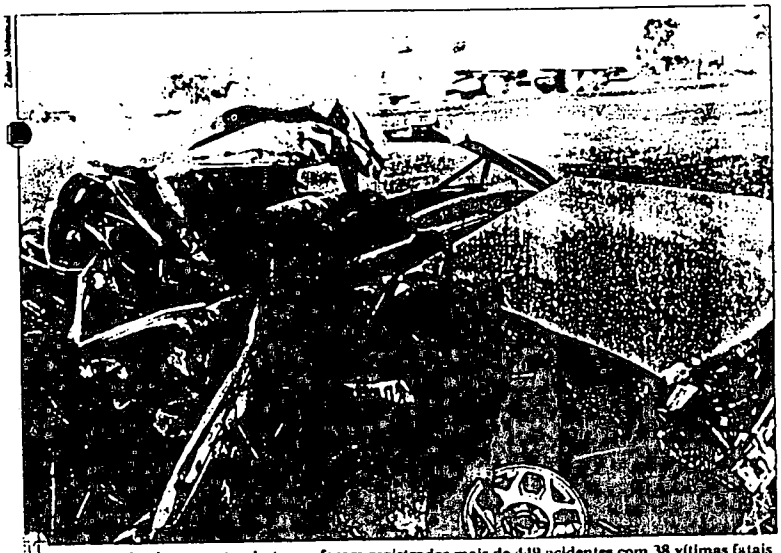
DIÁRIO DA MANHÃ - Goiânia - 05/8/97

Elo de ligação com o Mercosul

Em Minas Gerais, a BR-153 se junta à 365 até Uberlândia, onde conflui com a BR-050. Daí até Uberaba, são mais 96 quilômetros. De Uberaba até a divisa com o Estado de São Paulo são mais 31 quilômetros, que estão sendo duplicados. E é essa parte do trajeto a mais complicada, porque envolve três BRs num único Estado, com fluxo de veículos superior a 12 mil/dia, corta importante região industrial (Uberlândia e Uberaba) e de tradicional força política.

Em Minas Gerais, o trecho a ser duplicado atinge os municípios de Araporã, Centralina, Canápolis, Monte Alegre de Minas, Uberlândia e Uberaba, além de influenciar diretamente os municípios de Tupaciguara, Prata, Ituiutaba, Araguari e Veríssimo. Duplicado esse trecho em Minas, há rumores de que novo esforço conjunto entre aquele Estado e Goiás reivindicará a duplicação do trecho Uberlândia-Catalão, passando por Araguari, numa extensão de 105 quilômetros, e outra associação deve ser formada com São Paulo para a duplicação do trecho "Trevão"-Planura, passando por Prata, Comendador Gomes, Frutal e Planura, da BR-153. O trecho tem 182 quilômetros e vai até a divisa de Minas Gerais com São Paulo. Daí até Barretos são mais 43 quilômetros de pista simples, da rodovia estadual paulista SP-326. Em direção sul, o trecho Barretos-Bebedouro, de 44 quilômetros, já está duplicado.

A seguir, há mais 86 quilômetros até Matão, onde a rodovia se encontra com a Washington Luiz, totalmente duplicada até Santos, passando por São Paulo. O governo paulista inicia no ano que vem a duplicação dos trechos dessa rodovia que ainda têm pista simples, e a medida vai encurtar em pelo menos 50 quilômetros a distância entre Goiânia e São Paulo.



Apenas no primeiro semestre deste ano foram registrados mais de 449 acidentes com 38 vítimas fatais

Rodovia recebe 15 mil veículos/dia

Asfalto desgastado, sinalização vertical praticamente inexistente, pistas sem faixas, mato invadindo o acostamento, que é rebaixado na maioria do trajeto, tráfego pesado de caminhões e ônibus, imprudência de motoristas, queimadas, buracos, fissuras no pavimento, recapeamento deficiente... Essas cenas são apenas algumas das que ilustram o que é hoje a BR-153, entre Aparecida de Goiânia e Itumbiara. O trecho, utilizado preferencialmente pelos que se dirigem do Centro-Oeste e Norte do País a São Paulo, Rio de Janeiro e outros Estados do Sudeste e Sul, registrou, só no primeiro semestre deste ano, o total de 449 acidentes, com 38 vítimas fatais. Passam por ela cerca de 15 mil veículos por dia.

Se a duplicação sair, conforme prometido pelo governo federal, a expectativa é de que se reduza o número de vítimas fatais em acidentes para a metade. E, confirmada a construção da segunda pista e recuperação da já existente, o cenário que se prevê é de algo semelhante à BR-060, trecho Goiânia-Anápolis.

Com a duplicação deste trecho de 180 quilômetros em Goiás e outros 231 em território mineiro, será possível chegar até São Paulo e Rio de Janeiro em uma estrada totalmente duplicada. Em Goiás, a BR-153, neste trajeto, atravessa nove municípios goianos (Goiânia, Aparecida de Goiânia, Hidrolândia, Professor Jamil, Piracanjuba, Morrinhos, Goiatuba, Panamá e Itumbiara) e beneficia diretamente a quase 40 outros municípios. Cidades pólo, como Morrinhos, Goiatuba, Itumbiara e outras de importância econômica destacável, como Pontalina, Piracanjuba e Caldas Novas também se beneficiam diretamente da obra.

CORREIO DO CENTRO-OESTE - 01 a 04/8/97

Itumbiara será sede do ato público pela duplicação da BR-153

Num encontro realizado em Brasília com o Presidente Fernando Henrique Cardoso no último dia 09, no Palácio Alvorada, o senador Mauro Miranda assegurou que o ministro do planejamento, Antônio Kandir, também estará presente no ato público pela duplicação da rodovia Goiânia - São Paulo, no dia 04 de agosto, em Itumbiara. Com essa nova presença já confirmada, sobe para três o número de ministros que vão participar da festa de inauguração do movimento político pela viabilização da obra, já que Eliseu Padilha dos Transportes, e Íris Resende da justiça estavam comprometidos.

O Presidente da República lamentou a impossibilidade de comparecer, já que tinha outros compromissos assumidos, mas prometeu que gravará mensagem para ser exibida num telão, manifestando o seu interesse em incluir a obra entre as ações prioritárias de seu governo na área de infra-estrutura. Na audiência com Mauro Miranda, o presidente voltou a garantir que está de pé a intenção do governo de concluir o projeto de engenharia ainda este ano.

O Senador Mauro Miranda convidou ainda para o encontro em Itumbiara os governadores Mário Covas de São Paulo e Eduardo Azeredo de Minas Gerais. Os dois Estados têm vínculos diretos de interesse com a segunda pista, que atravessará toda a região do Triângulo Mineiro para chegar a São Paulo, agilizando o principal eixo de transportes na conexão entre essas unidades federativas.

Como principal mercado exportador de produtos industrializados, e como grande consumidor da produção de primários do Centro-Oeste e da região amazônica, o Estado de São Paulo será também beneficiado com a agilização do fluxo de transportes.

Mauro Miranda enfatizou também que a via duplicada vai assumir no complexo geral da malha brasileira de transportes, um papel importante no esforço de integração nacional. Além do que ela vai representar para o

Senador Mauro Miranda, lutando incansavelmente pelo sucesso da duplicação da BR - 153

acesso ao Mercosul e ao Porto de Santos, vai incorporar a produção crescente de produtos primários de áreas pioneiras como o Sul do Maranhão e o Oeste da Bahia. A conexão com a Belém - Brasília, que atravessa Goiás, Tocantins e a região Norte, é outro fator importante para a integração entre os dois extremos do País.

A importância econômica da pista dupla entre Goiânia e São Paulo justifica, segundo o Senador o trabalho de mobilização vem sendo realizado para reunir no ato público de Itumbiara a todos os prefeitos, vereadores e a população do Sul e Sudoeste de Goiás. Mas a luta não para por aí, ele está trabalhando para que todas as regiões do Estado se façam representar, para mostrar ao governo o espírito de união e de solidariedade em torno do projeto. Em seus contatos, o representante goiano tem procurado mostrar que a iniciativa não é só dele, mas de todas as autoridades e do povo goiano, sem qualquer preocupação de natureza partidária.

É uma ocasião especialmente importante para reproduzir o espírito de convergência que tem marcado as ações políticas das bancadas na Câmara e no Senado, quando estão em causa os interesses dos Estados. Esta união suprapartidária tem sido fundamental para garantir aprovação das emendas coletivas apresentadas ao orçamento federal em benefício de Goiás. E também foi graças a isso que os goianos conseguiram a duplicação da pista Goiânia - Anápolis, e estão conseguindo viabilizar a pista dupla entre Goiânia e Brasília.

Itumbiara entende a importância do encontro e se prepara para recepcionar as autoridades que se farão presentes, esperando se um grande público para participar deste encontro que simboliza o sonho da concretização de uma obra que trará benefícios não só para o Estado de Goiás, como também Minas Gerais e São Paulo.

CORREIO DO CENTRO-OESTE - 01 a 04/8/97

Manifesto público fechará rodovia pela duplicação

O diretor do DETRAN, Álvaro Soares Guimarães, afirmou ser de grande valia o movimento supra partidário que Itumbiara estará vivenciando no dia 04 de agosto, por se tratar de uma antiga reivindicação do povo de Goiás, principalmente do Sul do Estado, as cidades estão muito sofridas com o trânsito pesado da BR 153.

A duplicação desta rodovia, vai de encontro com os anseios daqueles que produzem, que precisam ir a Capital, ou outras cidades, mas que enfrentam os perigos nesta BR, que tem um trânsito muito grande, colocando em risco a vida do motorista e pessoas que viajam de um lado para outro.

Álvaro destaca ainda a presença dos ministros do transporte e planejamento e orçamento a Itumbiara, fará com que solicitações sejam feitas a eles, para que olhem com mais carinho também a BR 452, que liga Itumbiara ao Sudoeste Goiano, que se encontra em péssimas condições.

O Brasil precisa da duplicação da BR 153, pois será um grande impulso no desenvolvimento de Goiás, em todos os setores, inclusive na preservação da vida, um fator primordial.

Deputado Federal Zé Gomes, Senador Mauro Miranda e o Diretor do DETRAN, Álvaro Soares Guimarães

Paulo Serrano é pioneiro na Luta pela duplicação

Deputado Paulo Serrano, o único representante de Itumbiara na Assembléia Legislativa, se faz presente no movimento do dia 04 pela duplicação da BR 153.

Ele é pioneiro na luta pela realização deste grande sonho. Mesmo antes de ser deputado, já apresentava inúmeros pedidos ao Presidente da República e ao Ministério do Transporte, ele tem feito chamamento de toda classe política de Itumbiara para somar esforços no sentido da duplicação da BR 153, trecho Itumbiara / Goiânia, a considerada rodovia é uma das que tem mais fluxo de transporte rodoviário no Brasil, e que em decorrência de ser pista única é a campeã em acidentes automobilísticos.

Como deputado já reivindicou pessoalmente aos Ministros Sérgio Mota do Ministério da Comunicação e Antônio Kandir do Planejamento.

Na última vez que Fernando Henrique Cardoso reiterou esta reivindicação. Quando o Presidente autorizou o Ministério do Transporte a estudar a viabilização recentemente em conversa política com o Presidente do Senado Antônio Carlos Magalhães, líder do PFL de Goiás.

Paulo pediu e este confirmou seu engajamento nessa luta pela duplicação, em conversa com o deputado ele disse que sua luta não foi em vão, e recebe este movimento com júbilo todos os visitantes do mais humilde eleitor até a mais alta autoridade que se fizer presente.

Deputado Paulo Serrano

A sua manifestação de congratulação e boas vindas a Itumbiara e região, esperando que essa realidade esteja bem próxima. Enfatizou deputado Paulo Serrano.

JORNAL DA IMPRENSA - 10 a 16/8/97

O sonho da duplicação está próximo

Governo federal autoriza verba para a duplicação da rodovia Goiânia-São Paulo na audiência em Itumbiara

Maguito e Azeredo recebem ministro do Planejamento na audiência de Itumbiara

As mais representativas autoridades políticas de Goiás e Minas Gerais deram um exemplo de como se mobilizar para conseguir a realização de obras importantes em nível federal que beneficiem ambos os Estados. Dia 4 de agosto, ao participarem de audiência pública na cidade de Itumbiara, praticamente conseguiram a garantia do governo federal dos recursos para a realização dos projetos de duplicação das BRs-153 e 050, ligando Aparecida de Goiânia (GO) a Uberaba (MG). Participaram da audiência os governadores de Goiás Maguito Vilela, de Minas Gerais Eduardo Azeredo, os seis senadores desses Estados, e os ministros do Transporte Eliseu Padilha, do Planejamento Antonio Kandir, e da Justiça Iris Rezende, dentre outras autoridades.

O trecho a ser duplicado é de 411,2 quilômetros, de Aparecida de Goiânia a Uberaba, sendo que na parte que vai desta cidade à divisa com São Paulo, de 30 quilômetros, as obras de duplicação já estão em andamento. O custo da duplicação está orçado pelo Ministério dos Transportes em R$ 435 milhões. Os ministros Antonio Kandir e Eliseu Padilha garantiram durante a audiência pública a liberação de R$ 4,8 milhões para a realização dos projetos de duplicação, considerado o passo inicial para a concretização da obra. A próxima tarefa, de acordo com o governador Maguito, é a de garantir os recursos para ela no orçamento da União do próximo ano.

Aos políticos que sem empenham pela duplicação desse trecho está clara a premente necessidade da obra, porque, segundo levantamentos do DNER, passam diariamente por essa rodovia cerca de 15 mil veículos, em sua maioria caminhões pesados. Outro dado que dá idéia da importância da BR-153 para Goiás é o de que 5 milhões das 7 milhões de toneladas de grãos produzidas no Estado anualmente passam por ela. Outro fator ressaltado pelas autoridades é o da necessidade da diminuição dos acidentes, já que a BR-153 é responsável por 26% do total de acidentes das rodovias federais do país.

A audiência pública foi pedida pelo senador Mauro Miranda (PMDB-GO), parlamentar ligado ao setor de transporte, para quem "o sonho da duplicação começa a ser pavimentado". Sem condições de comparecer ao ato, o presidente da República Fernando Henrique Cardoso enviou mensagem aos participantes, afirmando que a construção dessa duplicação era relevante e simbólica. "Relevante porque permitirá que adquira contornos mais nítidos o nosso projeto de integração nacional e que se agilizem sobremaneira os fluxos de transporte com o Mercosul e outros mercados internacionais. Simbólica porque ilustra a determinação de todos no Brasil - governo e sociedade - de modernizar o País, de melhorá-lo, de aprimorar sua infra-estrutura para que possamos ingressar no novo século em condições de aproveitar as extraordinárias oportunidades que certamente se abrirão para nós", explicou o presidente.

O governador Maguito Vilela disse que a obra é fundamental não apenas para Goiás e Minas, mas também para o país. Segundo ele, ela gerará economia, proporcionará integração social, cultural e econômica dos Estados entre si e do país com os integrantes do Mercosul e propiciará facilidades no processo de desenvolvimento dos Estados de Goiás e Minas Gerais. O governador Eduardo Azeredo avaliou as palavras de Maguito e destacou a importância da união dos esforços dos dois Estados para a concretização dessa obra.

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUERITO
Fls. n.º 17 de 1996
Fls 661
Maria Helena B. F. Peres
Secretário

O POPULAR - Goiânia - 28/02/98

Inimiga do progresso

Denuncia o senador Mauro Miranda (PMDB-GO) que já deveria estar abreviada a perspectiva da duplicação de pelo menos parte do trecho de 200 quilômetros da BR-153 entre Aparecida e Itumbiara, se não fosse a persistente e viciada burocracia que ainda emperra setores da administração federal. Já era para estar licitado o projeto de engenharia do subtrecho Aparecida-Piracanjuba, onde ocorreu na manhã da Quarta-Feira de Cinzas o acidente rodoviário com dez mortes.

Convém lembrar, a propósito, que o próprio presidente da República reconheceu a urgência da duplicação e recomendou que ela entrasse em regime d e prioridade, assim como o trecho Anápolis-Brasília da BR-060, no qual também ocorrem acidentes com freqüência. Nos dois casos, no entanto, a burocracia do Ministério dos Transportes retarda as etapas, protelando portanto o improtelável.

> IMPÕE-SE NOVA CRUZADA CONTRA O MALEFÍCIO DA BUROCRACIA NO PAÍS

Mencione-se o exemplo dessas duas obras rodoviárias, considerando-se sua importância e sua urgência, para se ter uma idéia de quanto a burocracia continua sendo nociva dos interesses da sociedade. Outra prioridade que passa pelos embaraços burocráticos é a dos programas habitacionais. Há pelo menos dois anos a administração federal anuncia a determinação de dinamizar os procedimentos exigidos para a concessão de crédito destinado a financiar moradias e, no entanto, grande número de candidatos à casa própria continua desistindo por causa dos embaraços burocráticos.

Não faz muito tempo assim, criou-se dentro da estrutura administrativa federal uma cruzada contra a burocracia – e os resultados foram até satisfatórios. Em relação à exigência de documentos que eram solicitados nas repartições para qualquer necessidade do cidadão, houve um alívio substancial, com a simplificação dos processos que são abertos para a concessão do que foi pedido. Mas, paulatinamente, foram se juntando novos vícios e a burocracia assim foi retomando o ímpeto anterior. Provavelmente está mais forte hoje do que antes.

Impõe-se uma nova cruzada contra a burocracia em excesso, contra as exigências descabidas e, como demonstra este caso do retardamento de providências em áreas vitais como transportes e habitação, é preciso principalmente acabar com esta perda de tempo nos procedimentos para o encaminhamento de obras e serviços que são de grande urgência. A pressa é inimiga da perfeição, é verdade, mas a burocracia brasileira é inimiga do progresso.

O POPULAR - Goiânia - 18/3/98

GOIÁS QUER ASSUMIR A DUPLICAÇÃO DA BR-153

Em audiência confirmada para amanhã, às 16h30, o governador Maguito Vilela entrega ao ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, uma proposta para que Goiás possa assumir a obra de restauração e duplicação da BR-153, no trecho entre Goiânia e Itumbiara. Articulado por Iris Rezende, Naphtali Alves e Mauro Miranda, o convênio prevê a execução das obras pelo Dergo, sem qualquer ônus para o DNER. É aguardado para amanhã também o anúncio de abertura de licitação para a duplicação do primeiro trecho de 50 quilômetros, entre Aparecida de Goiânia e Professor Jamil.

O POPULAR - Goiânia - 01/4/98

DUPLICAÇÃO ATÉ PROFESSOR JAMIL

O senador Mauro Miranda comemora mais uma conquista: saiu a licitação para o início da duplicação da BR-153, no trecho que vai de Aparecida de Goiânia a Professor Jamil. Apesar de o edital já ter sido publicado no *Diário Oficial*, Mauro Miranda ainda acredita que o ministro Eliseu Padilha vai aceitar a proposta do governo de Goiás de encampação das obras de duplicação até Itumbiara, sem qualquer ônus para o Ministério dos Transportes.

Caderno especial do Jornal O Popular

O POPULAR - Goiânia - 04/8/98

CADERNO ESPECIAL

153

"A construção de uma pista adicional na ligação Goiânia-Minas-São Paulo é obra relevante e simbólica", ressaltou o presidente da República

FHC defende projeto de duplicação

"A construção de uma pista adicional na ligação Goiânia-Minas-São Paulo é obra relevante e simbólica. Relevante porque permitirá que adquira contornos mais nítidos o nosso projeto de integração nacional e que agilizem sobremaneira os fluxos de transporte com o Mercosul e outros mercados internacionais. Simbólica porque ilustra a determinação de todos no Brasil - governo e sociedade - de modernizar o País, de melhorá-lo, de aprimorar sua infra-estrutura para que possamos ingressar no novo século em condições de aproveitar as extraordinárias oportunidades que certamente se abrirão para nós, e que nos permitirão avançar pelo caminho, que já estamos trilhando, da estabilidade econômica com crescimento, da superação das desigualdades e da maior justiça social."

Com estas palavras (íntegra da mensagem ao lado), de certa forma, o presidente Fernando Henrique Cardoso garante total apoio à mobilização que se inicia amanhã na audiência pública em Itumbiara, pela duplicação da BR-153 nos trechos que ligam Goiânia a Uberaba. "Compromissos assumidos anteriormente não me permitirão comparecer a Itumbiara, cidade que representa tão bem o dinamismo do Centro-Oeste", justifica-se.

O presidente FHC, entretanto, garante que estará bem representado com a presença de três ministros de Estado na solenidade, Antônio Kandir (Planejamento), Eliseu Padilha (Transportes) e Iris Rezende (Justiça) - que segundo ele, é "uma indicação inequívoca do Presidente da República em acompanhar de perto este evento e tomar conhecimento em primeira mão de suas deliberações."

MENSAGEM DO PRESIDENTE FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Brasília, 04 de agosto de 1997

Embora compromissos assumidos anteriormente não me tenham permitido comparecer a Itumbiara - cidade que tão bem representa o dinamismo do centro-oeste -, não poderia deixar de estar presente, de alguma forma, neste evento que de maneira eloqüente simboliza o empenho de goianos e mineiros em tornar realidade a desejada duplicação da BR-153 e da BR-50.

Assim, e a pedido do Senador Mauro Miranda, um homem público que sabe lutar pelas causas em que acredita, é com muita satisfação que me dirijo a todos os que participam desta importante audiência pública.

"A construção de uma pista adicional na ligação Goiânia-Minas-São Paulo é obra relevante e simbólica. Relevante porque permitirá que adquira contornos mais nítidos o nosso projeto de integração nacional e que se agilizem sobremaneira os fluxos de transporte com o Mercosul e outros mercados internacionais. Simbólica porque ilustra a determinação de todos no Brasil - governo e sociedade - de modernizar o País, de melhorá-lo, de aprimorar sua infra-estrutura para que possamos ingressar no novo século em condições de aproveitar as extraordinárias oportunidades que certamente se abrirão para nós, e que nos permitirão avançar pelo caminho, que já estamos trilhando, da estabilidade econômica com crescimento, da superação das desigualdades e da maior justiça social.

No curso de uma gestão que marcaria de forma indelével o futuro do Brasil, o presidente Juscelino Kubitschek rasgou de estradas o País. E foi há 42 anos, em Jataí - terra do nosso ilustre governador Maguito Vilela - que ele assumiu o papel de condutor dessa grande epopéia. Estamos levando adiante obras que contribuirão para que se realizem os sonhos de integração nacional de Juscelino.

Estão presentes ministros de meu governo - dos Transportes, Eliseu Padilha, da Justiça, Iris Rezende, e do Planejamento e Orçamento, Antonio Kandir, - ao lado dos governadores Maguito Vilela, de Goiás, e Eduardo Azeredo, de Minas Gerais, o que deve ser visto como uma indicação inequívoca do interesse do presidente da República em acompanhar de perto este evento e tomar conhecimento em primeira mão de suas deliberações.

Para além das intenções e do empenho, no entanto, é preciso que se registre a abrangência e a importância dos vários atos administrativos que estarão sendo assinados em Itumbiara. Esses atos nos aproximam de forma efetiva de uma futura duplicação, valem-se, em alguns casos, de recursos do BID e do Banco Mundial, e dizem respeito a obras como a nova pista que ligará Aparecida de Goiânia a Professor Jamil, o trecho que vai daí a Itumbiara, a restauração dos 206 quilômetros que unem Goiânia à divisa com Minas Gerais e a continuação das obras de duplicação, em território mineiro, de diversos trechos da BR-50.

Além disso, o ministro dos Transportes e o governador de Goiás assinam o Protocolo de Intenções que transferirá para o governo estadual a responsabilidade pela conservação das rodovias federais em seu território. Trata-se de um duplo exemplo: da parceria que quero fortalecer entre a União e os Estados e da descentralização que leva a um aumento da eficiência nos serviços públicos.

Vê-se que muito está sendo feito em prol do aperfeiçoamento do corredor Goiânia-Minas-São Paulo, mas temos consciência de que é necessário seguir avançando, com determinação, trabalho sério e a urgência possível. Sabemos também que nesse esforço,"

que conta com o legítimo empenho das bancadas de Goiás e de Minas Gerais em Brasília, é imprescindível a participação das autoridades estaduais, dos prefeitos, dos vereadores e das comunidades.

Estou certo de que o êxito do evento de hoje marcará um excelente augúrio para o futuro desse projeto, caro ao centro-oeste e, portanto, importante para todo o Brasil.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Presidente da República Federativa do Brasil

MAGUITO VILELA

"Obra fundamental para Goiás"

Sebastião Nogueira

O governo de Goiás considera a duplicação da BR-153 uma obra fundamental para a modernização de um dos principais corredores rodoviários do Estado. O governador Maguito Vilela vem reivindicando a obra desde o início de sua gestão e classifica a sua concretização como um marco na história das obras de infra-estrutura em Goiás.

"A parceria entre os governos federal e estadual já viabilizou a duplicação da BR-060 no trecho entre Goiânia e Anápolis, resgatando uma antiga reivindicação das duas maiores cidades do Estado. As obras de duplicação do restante do trecho até Brasília já foram iniciadas e a prioridade agora se concentra no trecho da BR-153 entre Aparecida de Goiânia e Itumbiara, garantindo um corredor rodoviário moderno e seguro para as regiões Sudeste e Sul", afirmou Maguito Vilela.

"Goiás está pleiteando um empréstimo de US$ 150 milhões junto ao Banco Mundial para pavimentação e recuperação de 2,8 mil quilômetros de rodovias"

"O trecho corta os mais importantes pólos industriais de Goiás, a exemplos dos distritos de Itumbiara, Aparecida de Goiânia, Anápolis, além de Goiânia e Brasília (com a conclusão da duplicação do trajeto entre Anápolis e Distrito Federal). Estamos nos empenhando a fim de que seja concretizado todo o projeto. Já contamos com a garantia de que a duplicação de mais 180 quilômetros foi incluída no orçamento da União para o próximo ano, no trecho que liga Aparecida de Goiânia a Itumbiara", continuou.

Modernização

A concretização dos investimentos do governo federal na rodovia goiana coincidirá com os esforços que o governo estadual vem realizando desde 1995 para a ampliação e modernização de toda a malha viária do Estado. E a partir deste ano, as obras na área de infra-estrutura em todos os setores estão sendo intensificadas. A antecipação de R$ 150 milhões pela privatização da usina hidrelétrica de Cachoeira Dourada, combinadas às ações de enxugamento da máquina, renegociação das dívidas e combates a sonegação foram os principais instrumentos do governo estadual para viabilizar os novos investimentos.

Entre as obras realizadas nos dois últimos anos, o setor de transportes foi um dos prioritários. Foram recuperadas e duplicadas rodovias, construídas novas estradas e pontes. O governador Maguito Vilela já anunciou inclusive que, entre as prioridades de investimentos dos recursos da privatização de Cachoeira Dourada, está o asfaltamento de estradas de acesso a 33 municípios que não contam atualmente com qualquer ligação asfáltica com a malha viária pavimentada do Estado.

Mudança de perfil

Outra prioridade será a duplicação de todas as vias de acesso à Goiânia. A intenção do governo estadual é investir entre R$ 12 a R$ 15 milhões por mês em obras de infra-estrutura em todos as áreas. O objetivo do governador Maguito Vilela é mudar o perfil do Estado no setor a exemplo do que fez nas áreas social e industrial nos dois primeiros anos. Além dos recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), será investido também dinheiro do Tesouro Estadual.

A nova prioridade administrativa vai consumir de 8 a 10% da receita estadual. O resultado foi que somente no mês de julho foram iniciadas as obras de pavimentação em 341 quilômetros de rodovias em seis diferentes regiões do Estado. Outro recurso que também será investido no setor de transporte é o empréstimo de US$ 150 milhões que o Estado pleiteia junto ao Banco Mundial para a pavimentação e recuperação de 2,8 mil quilômetros de rodovias.

EDUARDO AZEREDO/Governador de Minas Gerais

"Ciclo de progresso e desenvolvimento da região"

A interligação das malhas rodoviárias de Minas Gerais e Goiás ao Sistema de Transportes Anhangüera/Bandeirantes, em São Paulo, tendo acesso ao Porto de Santos, principal escoador das mercadorias brasileiras com destino ao exterior, irá consolidar o ciclo de progresso e desenvolvimento de uma ampla região do Brasil Central e projetar seus efeitos benéficos para uma considerável faixa do Norte, Extremo Oeste e Noroeste do Brasil.

A opnião é do governador mineiro, Eduardo Azeredo, que também participará amanhã, às 9 horas, do movimento pela duplicação da BR-153 e BR-050. "A realização, em Itumbiara, da Audiência Pública para debate e avaliação do assunto, é uma excelente oportunidade para os governantes, empresários e a população beneficiária possam unificar conceitos, pontos de vista e propostas a respeito de um fato de grande repercussão na vida das comunidades abrangidas por esse melhoramento", disse.

"Estou certo de que o evento em Itumbiara, pelo nível de interesse que vem despertando, alcançará plenamente os seus objetivos", acredita eduardo Azeredo. Em Minas fica o segundo maior custo orçado para as obras da duplicação das pistas rodoviárias do corredor Goiânia-São Paulo, exatamente no trajeto que liga Uberlândia a Uberaba.

***Fernando** Henrique afirmou que a duplicação da BR-153 vai demorar quatro anos*

MAURO MIRANDA

"Conclusão antes de 2002"

As obras de duplicação da BR-153, no trecho de Goiânia a Itumbiara, devem ser concluídas nos próximos quatro anos, acredita o senador Mauro Miranda, um dos líderes do movimento político pelo melhoramento deste corredor rodoviário. "Já está prevista, para agosto, a reformulação da atual pista da rodoviá, com recursos do Banco Mundial (Bird) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)", disse o senador goiano.

De acordo com Mauro Miranda, o presidente Fernando Henrique Cardoso demonstrou ser favorável à reivindicação do movimento pela duplicação da BR-153, mas acredita que será somente possível executar as obras no seu segundo mandato presidencial - é claro, se FHC for vitorioso na sua reeleição. E o senador faz questão de frisar que a duplicação da BR-153, nos trechos de Goiás e Minas Gerais,

não levará muito tempo para ser concluída. "É algo para estar pronto antes do ano 2.002", disse.

Mas não seria mais coerente, com atual reformulação do Estado, repassar a responsabilidade pela duplicação da rodovia para a iniciativa privada, através de concessão pública? "Nenhuma empresa ou consórcio de empresas teria interesse fazer um investimento deste porte sem ter retorno num prazo inferior a 20 anos. Não que esta idéia está descartada, mas queremos fazer o possível para tornar a concessão atrativa para o capital privado. Podemos começar as obras, garantir os financiamentos, e repassá-los depois para algum consórcio de empresas", ressaltou o senador.

Como exemplo, Mauro Miranda citou o processo de duplicação que está sendo realizado nas rodovias que interligam as capitais de São Paulo a Porto Alegre. "Neste trecho, o poder público está realizando as obras de recuperação e duplicação das estradas. Numa segunda etapa, as rodovias serão privatizadas mediante a venda de concessão para empresas interessadas", disse. "O importante para Goiás e Minas Gerais é garantir o acionamento do processo de duplicação e agilizar a execução das obras", finalizou.

MINISTRO

IRIS REZENDE/Justiça

"Goiás vem no decorrer de sua história proporcionando seguidos exemplos ao País. A partir do trabalho e da determinação de seu povo, o Estado projeta-se como a nova vertente do desenvolvimento econômico brasileiro. Nos últimos 10 anos, o nosso crescimento sempre situou-se acima da média nacional. Com a participação de todos, foi possível consolidar uma agropecuária forte e expandir as exportações. Desta forma, devemos ressaltar os esforços dos governos federal, de Goiás e de Minas Gerais, visando a duplicação da BR-153/050, a malha rodoviária que interliga estes dois Estados ao sistema de transporte Anhanguera/Bandeirantes, em São Paulo. Este empreendimento é de fundamental importância para impulsionar a economia destas regiões, colaborando com o Brasil na sua caminhada rumo à prosperidade."

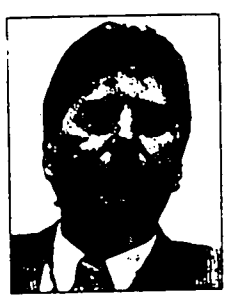
DEPUTADOS ESTADUAIS

HELENÊS CÂNDIDO/PMDB

"A duplicação da BR 153 é vontade dos moradores de Goiânia, Aparecida, Hidrolândia, Morrinhos, Piracanjuba, Itumbiara entre outros tantos. A obra significa mais vida para os que trafegam na rodovia, mais desenvolvimento , em outras palavras, o emprego correto do dinheiro público. Como filho de Morrinhos, uma das cidades mais beneficiadas com a duplicação, posso dizer que realizo um sonho que vem de longe. É a materialização da vontade unânime de um povo. Em nenhum momento da história de Goiás, tantas condições foram reunidas para seu pleno desenvolvimento e este exemplo significa que o Estado caminha a passos largos para o futuro, pois as estradas de uma pista já não comportam mais o surto de progresso verificado na região. Esta duplicação é de suma importância para o desenvolvimento do Estado."

PAULO SERRANO/PFL

"A rodovia serve de escoamento para uma das maiores regiões produtoras de grãos do Brasil, que é exatamente o trecho Itumbiara-Goiânia. Toda a produção do Vale do Araguaia alcança o Sul do País, passando pela BR-153. Somente isto já seria suficiente para justificar a duplicação do trecho. Não bastasse o movimento de veículos oriundos da região norte do país e mesmo de vários pontos do Estado de Goiás, é responsável por inúmeros acidentes com mortes. Por tudo isto, não é possível mais esperar. Após estudos e mais estudos, chegou o momento de atingir o grande objetivo da duplicação e colocar Goiás em uma realidade de progressos e modernização, acompanhando o desenvolvimento econômico do país e do mundo. Goiás e Minas Gerais se unem por um objetivo sem fronteiras."



MAGUITO VILELA/governador

"A execução deste projeto é um compromisso que assumimos e vamos cumpri-lo dentro do prazo previsto. A duplicação das BR-153 e 060 reduzirá sensivelmente os acidentes e tornará a ligação rodoviária entre as regiões Centro-Oeste e Sudeste uma das mais seguras do País."

SENADORES

FRANCELINO PEREIRA/PFL-MG

"É uma ilusão pensar em desenvolvimento sustentado em nosso país sem uma interação física de suas enormes fronteiras e uma proximidade real entre os centros produtores e os centros consumidores. A pista simples está hoje absolutamente ultrapassada e nada mais oportuno, neste instante, que a união de políticos e empresários de Minas e Goiás para lutar pela duplicação da rodovia Goiânia- Minas- São Paulo. O trecho a ser duplicado, de 467 quilômetros, sendo 204 km em território goiano e 161Km em território mineiro, constitui o principal eixo de transporte para o acesso da Amazônia, através da Belém-Brasília, e do Centro-Oeste ao mercado consumidor de São Paulo, ao porto de Santos e aos países do Mercosul."

REGINA ASSUMPÇÃO/PTB-MG

"A duplicação da malha rodoviária que interliga Goiás e Minas Gerais ao Sistema de Transportes Anhanguera-Bandeirantes, em São Paulo, é, antes que uma exigência de goianos e mineiros, uma necessidade que se impõe em benefício de todos os brasileiros. A integração das várias economias regionais é um imperativo para o desenvolvimento do Brasil como um todo, assim como o País não pode se isolar da economia globalizada. Por mais rico que seja, nosso País não pode abrir mão da retribuição sem limites que as regiões beneficiadas por essa obra podem dar à economia brasileira. É preciso uma visão estratégica, como a do nosso senador Mauro Miranda, de que esta duplicação propiciará a melhor integração econômica de vastas regiões, com lucros para todas, ao reduzir custos na interligação com o resto do Brasil e com o mercado internacional."

ONOFRE QUINAN/PMDB-GO

A Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, que tem como relator do senador goiano Mauro Miranda, está agilizando a duplicação da BR-153, de maneira organizada e dinâmica. Mais de mil quilômetros de pista dupla favorecerão o tráfego dos três Estados, possibilitando a expansão do movimento econômico dos territórios alcançados pela duplicação e, conseqüentemente, toda a faixa que, por intercâmbio natural e constante, se interliga com os mesmos.

JÚNIA MARISE/PDT-MG

"Convido os prefeitos mineiros das regiões do Triângulo e Alto Paranaíba para participarem do evento e mostrar às autoridades federais a importância que as obras tem para a população local. A duplicação da BR-153 é de fundamental para melhorar o escoamento da produção industrial e agropecuária do Triângulo Mineiro. Os estudos já se encontram concluídos, é fundamental para a região".

OTONIEL MACHADO/PMDB-GO

"Esta obra vai permitir o transporte seguro de nossas riquezas para os maiores centros consumidores do País, permitindo o incremento das relações comerciais, fomentando a nossa produção e melhorando as condições de vida de nosso povo. Esta luta une Goiás a Minas Gerais, Estado-irmão, com quem possuímos inúmeras afinidades econômicas e culturais. É uma empreitada que vai nos permitir a interligação rápida com São Paulo, através do sistema de transportes Anhanguera/Bandeirantes.".

MAURO MIRANDA/senador

"A ligação entre Goiânia e São Paulo é um objetivo para ser trabalhado com força e inspiração obsessiva. A duplicação da BR-153 deve ser perseguida pela consciência coletiva dos goianos como a obra de infra-estrutura mais importante deste final de século."

DEPUTADOS FEDERAIS GOIANOS E MINEIROS

HUGO RODRIGUES/PFL

"A grande via de ligação entre o Sul e Norte do Brasil, denominou-se Anhanguera, hoje sorvedouro de vidas humana pelo tráfego intenso e condições técnicas precárias. Para consertar esta realidade, facilitar a saída de cereais e gado do Estado, faz-se indispensável a duplicação da BR-153, bem como a construção de nova ponte sobre o Rio Grande."

ZAIRE REZENDE/PMDB

"A duplicação da BR-153 é uma obra de grande vulto que atenderá a uma demanda há muito reprimida, reduzindo custos financeiros e humanos. A retomada do trabalho de mobilização política e popular merece o engajamento de todos, pois é impossível ignorar a importância da modernização deste corredor de exportações, por onde flui a economia regional que gera empregos e desenvolvimento."

LÍDIA QUINAN/PMDB

"A duplicação da BR-153 entre as cidades de Aparecida de Goiânia e Itumbiara vai trazer grandes benefícios para o desenvolvimento de nosso Estado, permitindo um melhor escoamento da produção e beneficiando diretamente os Municípios por onde passa essa rodovia. A obra permitirá, ainda, o incremento do turismo nas cidades de Caldas Novas e Rio Quente, que recebem milhares de visitantes durante todo o ano. Também contribuirá de forma decisiva para impulsionar ainda mais o progresso de Goiás".

PEDRINHO ABRÃO/PTB

"A duplicação da BR-153 extrapola as simples reivindicações regionais de Goiás e alcança o interesse nacional, pois está clara a importância da rodovia como 'espinha dorsal' do país. É incompreensível o fato de uma rodovia de tão grande relevância possa ainda estar com o tráfego estrangulado da maneira como se encontra hoje. Não há como protelar uma medida que proporcionará ao País um retorno a curto prazo, tanto nos aspectos econômicos como sociais."

MARCONI PERILLO/PSDB

"Tenho certeza que a duplicação da BR-153, no trecho Goiânia-Itumbiara-Uberlân,a significa importante avanço para as regiões Centro-Oeste e norte do País, uma vez que se tornaram opções para grandes investimentos industriais. Os mais de 15 mil veículos que transitam diariamente no trecho goiano, provam a necessidade da duplicação, face as inúmeras atividades econômicas - destacando-se a agricultura, pecuária e turismo - e também pela importância da interligação com maior segurança e rapidez, às regiões Sul e Sudeste do Brasil."

RUBENS COSAC/PMDB

"A duplicação desse eixo de transportes, nos dois sentidos, será a nossa garantia de integração com todo o continente e com os mercados importadores da Europa e da Ásia. Goiás vem experimentando, nos últimos anos, um processo de crescimento acelerado e irreversível, tornando necessária a montagem de um sistema de infra-estrutura que desbloqueie os caminhos naturais da circulação de nossas riquezas."

VILMAR ROCHA/PFL

"A carência de uma rede integrada e moderna na área de infra-estrutura é o principal ponto de estrangulamento para a expansão natural da economia de Goiás e do Centro-Oeste. A duplicação da rodovia Goiânia-São Paulo não terá o poder milagroso de resolver todos os problemas, mas será um passo importante para agilizar o acesso de nossos produtos na direção dos portos internacionais. Defendo também a retomada das obras de construção da ferrovia Norte-Sul, a modernização da malha ferroviária do corredor Centro-Leste e o tratamento de prioridade para a hidrovia Araguaia/Tocantins.

ZÉ GOMES DA ROCHA/PSD

"Com a inauguração do tráfego nos dois sentidos, que imagino como um sonho ainda deste século, estaremos inaugurando também outras realidades para o desenvolvimento de nossa região, com o surgimento de novas indústrias, o barateamento dos custos de transportes, a incorporação de novas fronteiras agrícolas, a aceleração do processo agroindustrial, a multiplicação de empregos e a redução drástica das estatísticas sinistras de morte que vêm marcando de dor as nossas famílias."

PEDRO CANEDO/PL

"Na época da globalização econômica, o imenso potencial natural do Estado de Goiás, como celeiro de alimentos do mundo, depende diretamente de canais eficientes de escoamento até os grandes mercados consumidores e portos de embarque de outros países. A eminente duplicação da BR-153 é o lance definitivo para se criar infra-estrutura correspondente à produção agrícola do próprio Estado e uma forma de favorecer uma economia de escala, minimizando os prejuízos com perdas de mercadorias perecíveis."

WAGNER NASCIMENTO/PPB

"A duplicação da BR-153 é também um projeto futurístico, uma vez que anteviu a necessidade de melhorias na infra-estrutura deste importante corredor de exportação, tornando mais fácil o transporte dos produtos para os grandes centros consumidores e os portos de exportação da região Sudeste. É uma obra de grande vulto, que atenderá uma demanda há muito reprimida, possibilitando a redução de custos financeiros e vidas humanas."

JOVAIR ARANTES/PSDB

"O crescimento econômico de Goiás tem sido expressivo nos últimos anos, mas é imprescindível um suporte adequado de infra-estrutura que gtaranta o escoamento ágil das riquezas que estamos produzindo na direção dos grandes mercados internos e dos terminais de exportação. A duplicação da rodovia Goiânia-São Paulo é seguramente uma de nossas prioridades mais dramáticas para diminuir os congestionamentos constantes e os números assustadores das mortes que acontecem em seu leito caótico."

SANDRO MABEL/PMDB

"Mais um passo a favor do progresso do Centro-Oeste será dado com as obras de duplicação da BR-153, compreendendo 204 km, no Estado de Goiás. Os valores investidos chegam à ordem de R$ 216,8 milhões, somente no Estado, que aliados aos investimentos de empresários dos mais diferentes segmentos produtivos, virão ao encontro da necessidade de escoamento do que for produzido, com vistas ao Mercosul, Mercados Europeu e Asiático.

ROMEL ANÍZIO JORGE/PPB

"Estamos conscientes da situação de calamidade em que se encontram as estradas brasileiras. Aqueles que vivem do transporte têm o seu instrumento de trabalho - os caminhões e veículos de diversos tipos- penalizados com as deficiências das nossas rodovias, repletas de buracos, atoleiros e falhas na sinalização. Portanto, não é mais possível ignorar a importância da interligação rodoviária entre o Centro-Oeste brasileiro, o Triângulo Mineiro e São Paulo."

ODELMO LEÃO/PPB

"O trecho rodoviário a ser duplicado serve de pólo de ligação com a região Amazônica, através da estrada Belém-Brasília e por ser o escoadouro natural de toda a produção agrícola, cumpre um papel relevante como eixo de integração nacional. E vamos ver que ao conectar-se, já em território paulista, com a o moderno sistema viário Anhanguera/Bandeirantes, essa função vai ser ampliada ao alcançar o Sul e agilizar o acesso ao Porto de Santos e ao Mercosul."

MARIA VALADÃO/PFL

"Fala-se muito em violência e mortes prematuras causadas pela imprudência no trânsito. Pensando nos inúmeros acidentes que ocorrem diariamente, acredito na importância inadiável da duplicação da BR-153, que diminuirá sensivelmente os índices de acidentes, trazendo segurança para os motorista que nela trafegam."

ALDO ARANTES/PC do B

"A duplicação da BR-153 adquire contornos de prioridade nacional e representará uma modernização significativa do chamado Corredor Centro-Leste. Os produtores da indústria, comércio e agricultura terão um canal para dar vazão às suas produções e com isso gerar mais progresso, riqueza, renda e emprego."

BARBOSA NETO/PMDB

"Sou a favor do aproveitamento do patrimônio rodoviário através do programa de recuperação e aperfeiçoamento das rodovias existentes. O programa de duplicação cumprirá um dos principais percursos para o escoamento da produção agrícola do país. O novo leito rodoviário deverá contribuir para que a produção agrícola ganhe rapidez no escoamento."

JOÃO NATAL/PMDB

"O progresso e desenvolvimento de todo país pode ser avaliado na razão direta da evolução do seu sistema viário, seja terrestre, fluvial ou aéreo. A sonhada duplicação da BR-153, além de eficiente fluxo de veículos que proporcionará, gerando contenção e economia de recursos oriundos do caixa de empresas nas áreas comercial e industrial, oferecerá maior segurança ao trânsito de veículos de toda espécie."

NAIR LOBO/PMDB

"O trecho da BR 153, apelidado de "Rodovia da Morte", hoje ainda com pista única totalmente deteriorada pela intensidade do tráfego de 15 mil veículos por dia, é a grande artéria por onde escoa a produção do maior celeiro de grãos do país. Não mais se vê no mundo, nos locais de maior importância e necessidade, outra coisa que não sejam as auto-pistas, as grandes esteiras de asfalto em pista dupla. Estas estradas modernas garantem o tráfego de mercadorias, pessoas e alavancam o progresso em todas as partes do globo terrestre."

ORCINO GONÇALVES/PMDB

"É de vital importância para o Estado a duplicação da BR-153, Goiânia-São Paulo, tendo em vista que esta obra será mais um passo rumo ao desenvolvimento de Goiás e de toda a região centro-oeste, estimulando investimentos em industrialização, com maior facilidade no escoamento da produção para os grandes centros consumidores."

ROBERTO BALESTRA/PPB

"O aperfeiçoamento e investimentos já garantidos à BR-153 com o apoio do governo, lideranças e movimento popular vem somar para Goiás e para o Brasil, vantagens, progresso e desenvolvimento. A duplicação da rodovia Goiânia-São Paulo, vem da necessidade de todo uma população de trabalhadores, uma vez que a pista única não atende às necessidades de escoamento dos produtos no sentido de favorecer o mercado de importação e exportação com os países do Mercosul."

PEDRO WILSON/PT

"A BR 153 constitui-se no principal eixo de ligação da Região centro-oeste, em especial o Estado de Goiás, com várias regiões do país e é uma das principais vias de escoamento da produção agrícola, pecuária e industrial do Estado. A duplicação desta rodovia representa um avanço rumo à modernidade para toda a região centro-oeste, pois propiciará novos investimentos e industrialização."

ROMEU QUEIROZ/PSDB

"A duplicação da BR 153 é de suma importância para o triângulo mineiro e para todo o Centro-Oeste. Merece ser foco de preocupação de todas as Casas Legislativas da região, pois permitirá o alargamento de um corredor de escoamento para a rica produção deste importante polo regional. Ganham os estados de Goiás, de Minas Gerais, o Distrito Federal e ganha o Brasil."

PREFEITOS

NION ALBERNAZ/Goiânia

"A BR-153 é a estrada mais importante da malha viária que atende nosso Município e que permite a integração da Capital - e do Estado - ao Distrito Federal, à Brasília, Minas Gerais e São Paulo. Segundo o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem(-DNER), o fluxo de carros de passeio pela BR-153, alcança a casa de 15 mil veículos/dia. A este fluxo deve ser somado o assustador volume de caminhões pesados. Economicamente, é preciso lembrar que toda a produção do Estado estará mais próxima do Mercosul, e com uma ligação muito maior com o porto seco."

HERMES TRALDI NETO/Goiatuba

"Será uma mudança na rotina do Município. Hoje em dia, quando começa a chover, nossos hospitais já se preparam, porque sabem que receberão um número muito alto de acidentados na rodovia. Em geral, chegamos a registrar cerca de 20 óbitos por mês em Goiatuba, sendo que 20% desses casos são decorrentes de acidentes nas estradas. É uma situação bastante preocupante e que tende a diminuir após a duplicação. Economicamente, também é de extrema importância, principalmente para uma região que não possui hidrovias nem ferrovias."

ECI DO NASCIMENTO TELES/Hidrolândia

"Somos uma cidade dormitório. Cerca de 300 cidadãos nossos fazem o trajeto Hidrolândia/Goiânia/Hidrolândia todos os dias. Diante disso, somos obrigados a conviver com altos índices de acidentes nesse trecho, que se caracteriza um verdadeiro corredor da morte devido a ausência de uma rodovia mais conservada, maior e mais adequada para um tráfego que comporta caminhões de carga pesada e veículos de passeio em grande quantidade. Com certeza, o desafogamento do tráfego, decorrente da duplicação, reduzirá esses incidentes lamentáveis".

CAIRO FERREIRA BATISTA/Itumbiara

"Por sermos a primeira cidade goiana para quem vem do sudeste do País, estamos numa situação de comunicação mais intensa com São Paulo, ao mesmo tempo em que mantemos um contato frequente com a capital. Nesse sentido, a duplicação nos favorecerá em dois aspectos: economicamente, porque encurta distâncias entre nosso Município e São Paulo, que é o maior centro consumidor dos nossos produtos agrícolas. Socialmente, porque também facilita o acesso a Goiânia, já que grande parte da nossa população faz constantes viagens à capital, a trabalho."

ADEMIR MENEZES/Aparecida de Goiânia

"Será uma redenção para nós, que estamos às margens de uma das artérias de Goiás, que é a BR-153. Aparecida, por estar muito próxima à capital e por acomodar um distrito agroindustrial, será uma das grandes beneficiadas pois terá maior facilidade para escoamento da produção. Diante da política de modernização da economia adotada pelo Governo do Estado, nosso Município está na linha de frente. A duplicação, sem dúvida nenhuma, atuará como suporte para esse projeto, oferecendo economia de tempo e de dinheiro, além de condições de tráfego seguro e ágil."

JOAQUIM GUILHERME DE SOUZA/Morrinhos

"Socialmente, é óbvio que beneficiará grande parte da nossa população, que convive com o perigo das mortes nessa estrada, que atualmente está tão defasada, com congestionamento de tráfego pesado. Economicamente, será de fundamental importância. Somos uma região em expansão do setor agroindustrial, mas os nossos produtores rurais enfrentam dificuldades de transporte dos produtos: perdem tempo e dinheiro nas estradas, devido ao trânsito muito movimentado, lento e perigoso. Isso alonga a distância entre nós e o grande centro consumidor do País, que é São Paulo."

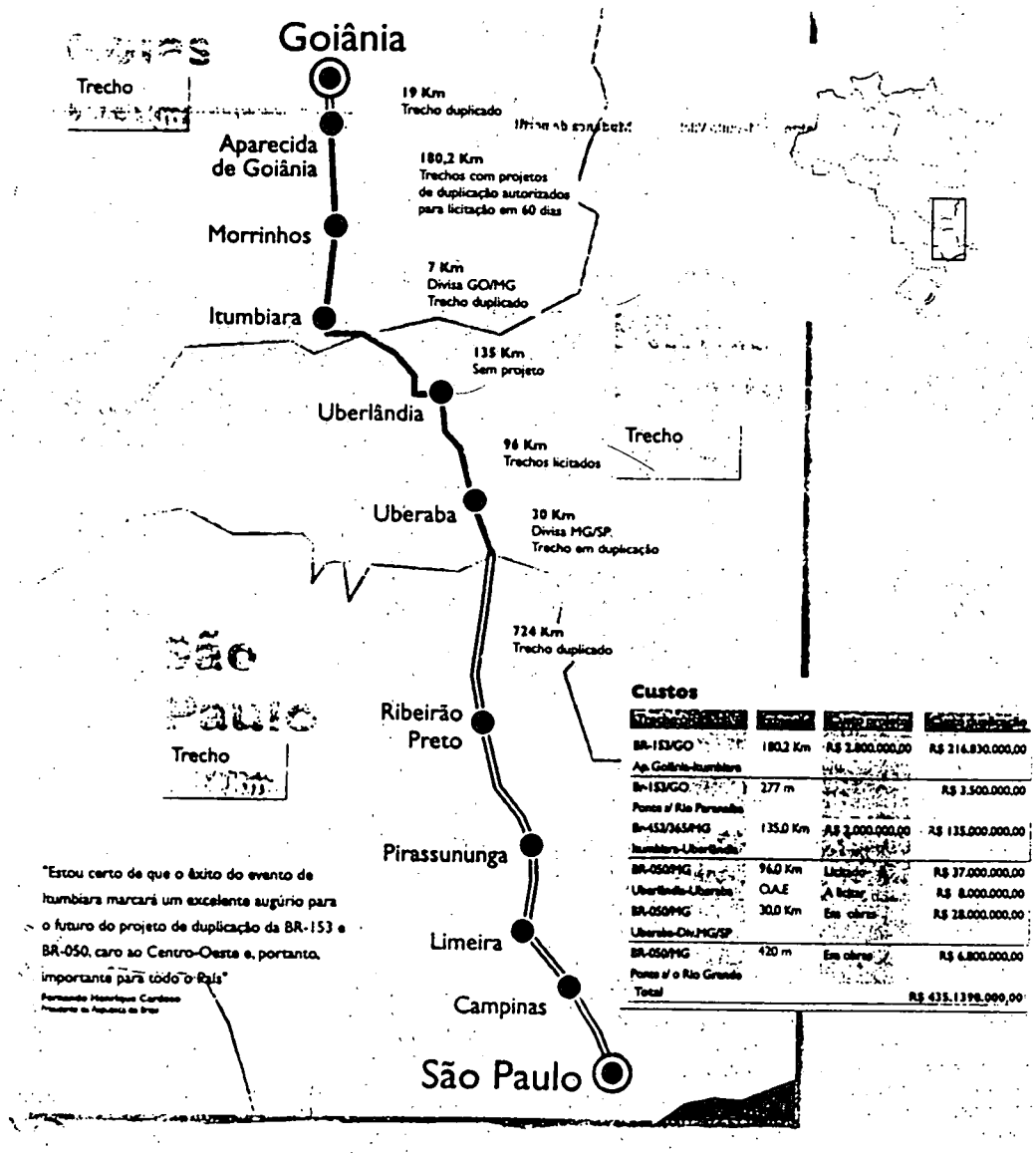
VIRGÍLIO GALASSI/Prefeito de Uberlândia-MG

"A duplicação das rodovias BR-153/050, permitirá a interligação de Goiás e Minas Gerais ao Sistema de Transportes Anhanguera/Bandeirante, no Estado de São Paulo, representa a mais importante obra viária em perspectiva em todo o país. Ligando Brasília e Goiânia- no centro da Nação- a São Paulo, e daí aos portos de Santos e Rio de Janeiro. Esta composição rodoviária, uma vez toda duplicada, conferirá maior agilidade, desenvoltura e segurança ao transporte de cargas e passageiros, consequentemente reduzindo custos e riscos e proporcionando maior economia, bem estar e conforto."

WILSON BORGES/Piracanjuba

"Nosso ganho será enorme porque a duplicação descongestionará o trânsito nas nossas rodovias. Esse acúmulo de veículos ocorre, atualmente, porque, na tentativa de evitar a movimentação da BR-153, grande parte dos motoristas que trafegam pela rodovia federal optam por desviar do Triângulo Mineiro, passando, então, por Araguari, Caldas Novas e Piracanjuba, o que causa a lotação das nossas estradas. O resultado é um alto índice de acidentes - uma média de três por dia - o que prejudica, inclusive, o turismo em Caldas Novas, já que boa parte dos turistas temem passar por aqui."

Corredor Goiânia-São Paulo



Custos

BR-153/GO	180,2 Km	R$ 2.800.000,00	R$ 216.830.000,00
Aq. Goiânia-Itumbiara			
BR-153/GO	277 m		R$ 3.500.000,00
Ponte s/ Rio Paranaíba			
BR-452/365/MG	135,0 Km	R$ 2.000.000,00	R$ 135.000.000,00
Itumbiara-Uberlândia			
BR-050/MG	96,0 Km	Licitação	R$ 37.000.000,00
Uberlândia-Uberaba	OAE	A licitar	R$ 8.000.000,00
BR-050/MG	30,0 Km	Em obras	R$ 28.000.000,00
Uberaba-Div.MG/SP			
BR-050/MG	420 m	Em obras	R$ 6.800.000,00
Ponte s/ o Rio Grande			
Total			R$ 435.1398.000,00

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO
Fls. n.º 17 de 1998
Fls. 670

p/ Maria Helena P. F. Parente
Secretário

Goiás busca maior competitividade

Com a estabilização da economia inaugurando o seu quarto ano, o País enxerga agora, de forma nítida, suas inúmeras deficiências que antes eram camufladas pela inflação. No Brasil de hoje, as empresas precisam ser mais competitivas para ganhar mercado, e a palavra de ordem é cortar custos, meta esta que muitas já vêm perseguindo há algum tempo. Hoje, um dos gargalos - ou Custo Brasil, se preferirem - da economia brasileira é o sistema de transporte, caro e ineficiente.

Para Goiás, a situação não é diferente. É até mesmo mais crítica, porque as mercadorias e a produção de grãos do Estado são, em sua grande maioria, escoadas por rodovias - embora esteja avançando o sistema modal rodovia/hidrovia/ferrovia. Para se ter um exemplo, de acordo com dados da Federação da Agricultura do Estado de Goiás (Fieg), cerca de 90% da produção agrícola do Estado são escoadas por rodovias. E o principal corredor é a BR-153. Por esta rodovia federal, só em grãos, são transportados quase 5 milhões de toneladas/ano, para uma produção agrícola próxima de 7 milhões de toneladas de grãos no Estado.

Preocupada com esta realidade, a Comissão Especial pelo Desenvolvimento do Corredor Centro-Leste realiza, amanhã, as 9 horas, em Itumbiara, movimento político liderado pelo senador Mauro Miranda pela duplicação da BR-153 e da BR-050 no trecho de Goiânia a Uberaba (MG). Da cidade mineira ao Porto de Santos, em São Paulo, as pistas já são duplicadas ou estão em fase de duplicação.

Neste evento, estão confirmadas as presenças dos ministros Antonio Kandir (Planejamento), Eliseu Padilha (Transportes) e Íris Rezende (Justiça), dos governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo (Minas Gerais), além de deputados federais e estaduais, e senadores. Prefeitos e empresários de Goiás e do Triângulo Mineiro também vão marcar presença no ato pela duplicação da rodovia.

Impacto econômico

A implantação da BR-153 teve início da década de 50, causando impacto para as economias da área de abrangência da rodovia. Os dois impulsos mais significativos ocorreram no período de 1958 a 1960, com a conclusão da pavimentação das pistas simples, por força ainda da criação de Brasília. O outro veio durante o milagre econômico, entre 1969 a 1974, quando o governo militar investiu pesado na ampliação da estrada federal. Mas a BR-153 proporcionou às regiões Centro-Oeste e Norte novas perspectivas de exploração de suas potencialidades agrícolas e minerais nas décadas de 60 e 70.

Hoje, a rodovia BR-153, no trecho goiano, conectada com a BR-050, em Minas de Gerais, constitui no principal eixo de transportes para o acesso da Amazônia (através da Belém-Brasília), do Norte, do Centro-Oeste e do Triângulo Mineiro ao mercado consumidor de São Paulo, ao Porto de Santos e ao mercado externo, em particular, ao Mercosul. Por esse corredor, trafegam em média cerca de 15 mil veículos leves e pesados diariamente, com mais da metade do trânsito feito por caminhões, o que torna crítica a capacidade de suporte pela pista única. Isto gera custos elevados para o setor produtivo destas regiões, com fretes caros e demorados.

Pela BR-153 são escoadas 5 milhões de toneladas de grãos da produção agrícola goiana, de 7 milhões de toneladas. A duplicação da rodovia é essencial para o desenvolvimento do Estado.

Manutenção

O problema piora quando não há manutenção da rodovia. De acordo com o Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER), desde 1984 o trecho que liga Goiânia - e por ele passam também as mercadorias que transitam do Norte do País - ao Estado de Minas Gerais, que por sua vez liga ao Estado de São Paulo, não recebe investimentos para obras de recapeamento e recuperação de suas pistas. O tempo útil de uma rodovia pavimentada é de 10 anos, e maior parte da BR-153 já ultrapassou este limite.

Se fugirmos da esfera econômica, e pensarmos mais no ser humano, o quadro é preocupante. No primeiro semestre deste ano, devido às más condições das pistas da BR-153, ocorreram 449 acidentes na rodovia, 26% do total ocorrido em todas as estradas federais que cortam Goiás.

Esta situação é complicada para um economia, como a de Goiás, que cresce a cada ano e está atraindo cerca de R$ 1 bilhão em novos investimentos, com geração de aproximadamente 50 mil empregos diretos e indiretos. Se sua capacidade para escoar mercadorias, em tempo hábil e preço competitivo, for frágil e de custo elevado, haverá complicações sérias no futuro, com possibilidade de ver seu parque industrial emagrecer.

Obra vai custar R$ 435 milhões

O custo das obras de duplicação da BR-153, no trecho de Goiânia a Uberaba, parte integrante do Corredor Goiânia-São Paulo, está orçado em R$ 435 milhões. O trecho inicial de 19 quilômetros, que liga a Capital goiana com a cidade de Aparecida de Goiânia, já está duplicado. Entretanto, o trecho que liga Aparecida a Itumbiara, de 180,2 quilômetros, possui o maior custo de todo o projeto: R$ 216,830 milhões, ou 51% do total a ser investido, segundo levantamentos da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot), do Ministério do Transportes.

Neste mesmo trajeto terá de ser feita a duplicação das pistas da ponte sobre o Rio Paranaíba, de 277 metros, com custo estimado em R$ 3,5 milhões. Já no Estado de Minas Gerais, a rodovia que liga Itumbiara a Uberlândia, está a segunda parte mais cara de todo o projeto da Geipot. Com extensão de 135 quilômetros, para ser duplicado, o custo é de R$ 135 milhões (31% do custo total). Já de Uberlândia a Uberaba, com percursso de 96 quilômetros, o custo estimado da duplicação é de R$ 37 milhões, mais investimentos em obras de artes, com R$ 8 milhões.

Deste trajeto em diante as obras de duplicação já estão em andamento. Da cidade de Uberaba à divisa de Minas Gerais e São Paulo, com trecho de 30 quilômetros, o custo total do empreendimento está orçado em R$ 28 milhões. Falta apenas, então, a duplicação das pistas de 420 metros da ponte sobre o Rio Grande, com preço estimado em R$ 6,8 milhões. Entrando no Estado de São Paulo, pela rodovia Anhanguera, as pistas são duplas até o Porto de Santos.

Menos mortes e acidentes

A Polícia Rodoviária Federal registrou 38 mortes nos 449 acidentes ocorridos, no primeiro semestre deste ano, no trecho da BR-153 que liga Goiânia à Itumbiara. O número representa 26% do total de acidentes registrados, no mesmo período, em todas as rodovias federais que cruzam o Estado. Segundo o levantamento da Polícia Rodoviária Federal, entre as principais causas dos acidentes estão a falta de atenção do motorista, excesso de velocidade, além de defeitos na rodovia e desrespeito à sinalização.

De acordo com o engenheiro Antônio Eustáquio Lopes, do Serviço de Planejamento do DNER de Brasília, rodovias onde a média diária de veículos ultrapassa os 5 mil devem ser consideradas prioridades para duplicação. "Além dos benefícios com a redução de acidentes, as pistas duplicadas agilizam o fluxo e garantem grande economia de combustível. A BR-153, hoje com um fluxo diário de aproximadamente 15 mil veículos, atende a esta exigência e, portanto, dedicamos estudos que permitam o avanço da obras de duplicação do trecho", acrescenta.

Segundo Lopes, a duplicação de rodovias é essencial, pois elimina os pontos críticos da estrada e reduz o número de mortes, uma vez que descarta o perigo de colisão frontal provocada pelas ultrapassagens indevidas, muito comuns em pistas simples. O engenheiro avalia que, inicialmente, o número de acidentes pode aumentar, pois há o abuso da velocidade por parte dos motoristas. "Ainda assim, as vantagens são incontestáveis, uma vez que os acidentes se tornam menos graves e centenas de vidas são poupadas", informa. Para garantir a segurança, o engenheiro indica a necessidade de maior parceria entre a engenharia, educação de trânsito e policiamento. "Os três atuando em conjunto garantem segurança e rapidez ao mesmo tempo", avalia.

Conscientização

Também o chefe de Operações Especiais da Polícia Rodoviária Federal, Eraldo Ribeiro Cunha, acredita que a duplicação de rodovias diminui drasticamente o número de mortos e feridos, apesar de aumentar o número de acidentes mais leves, como derrapagens e saídas de pista, causadas por excesso de velocidade. "Nas pistas simples, as ultrapassagens causam acidentes mais sérios e nas duplicadas esse quadro altera e os acidentes ocasionam, geralmente, apenas prejuízos financeiros para os motoristas", explica.

De acordo com Eraldo Cunha, é importante que além das melhorias na pista seja realizado um trabalho de conscientização dos motoristas, para que respeitem os limites de velocidade e usem cinto de segurança, entre outras medidas. "Hoje contamos com um efetivo de 350 homens patrulhando todas as rodovias do Estado e para garantir um policiamento mais eficaz, seria necessário aumentar este contingente com outros 200 policiais", informa.

Os benefícios da duplicação vão desde a diminuição de mortes nas estradas e no tempo gasto com viagens, até ao barateamento do transporte de carga

O elevado número de mortes nas estradas, os transtornos causados pelas perdas de mercadorias perecíveis, atrasos em viagens e prejuízos com gastos com combustíveis são as principais preocupações dos órgãos responsáveis pela manutenção e patrulhamento das rodovias federais.

A duplicação de pistas simples, segundo estimativas do serviço de engenharia rodoviária do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), reduz pela metade o número de acidentes e melhora em 100% a situação do tráfego. Os benefícios da duplicação vão desde a diminuição de mortes nas estradas e no tempo gasto com viagens, até ao barateamento do transporte de carga. Com as estradas em boas condições de tráfego, livres dos buracos, atoleiros e engarrafamentos, os desgaste nos veículos são bem menores, assim como o consumo de combustível, possibilitando a queda da composição do custo do transporte e consequente barateamento no frete das cargas.

Quadro de acidentes na rodovias federais em Goiás

Período	Nº de acidentes	Nº de mortes	Nº de feridos
1º semestre/97	1.675	175	1.186

Quadro de acidentes na BR-153 (Goiânia/Itumbiara)

Período	Nº de acidentes
Janeiro	75
Fevereiro	51
Março	87
Abril	55
Maio	101
Junho	80
Total(1º sem/97)	449

Nº de feridos com lesões leves: 127
Nº de feridos com lesões graves: 64
Nº de mortes: 38

Causas presumíveis:	Nº de acidentes
Excesso de velocidade	31
Ultrapassagem indevida	30
Desrespeito aos sinais	16
Defeito no veículo	19
Defeito na via	13
Defeito na sinalização	1
Falta de atenção	309
Outras causas	30

Rodovia tem tráfego de 15 mil veículos por dia

O trecho de 204 quilômetros de extensão, entre Goiânia e Itumbiara, opera com um volume de tráfego que varia, por segmento, de 4 mil a 15 mil veículos por dia. Conforme o engenheiro Paulo Sérgio de Castro, do DNER, volume médio diário de Goiânia até a entrada de Piracanjuba é 7.308 veículos e, no trecho do trevo de Piracanjuba até Itumbiara, é de 4.029 veículos. A média considerada por técnicos é de 15 mil veículos por dia, no trecho Goiânia a Itumbiara. Destes, mais de 50% trafegam transportando carga, o que demonstra, diante das precárias condições atuais da rodovia, a necessidade de empreendimentos para melhoria das pistas e sinalização, visando ampliar segurança do tráfego e redução do custo operacional no setor de transportes.

Atualmente, o trecho conta com apenas 26 quilômetros duplicados - 7 quilômetros ligando Itumbiara ao trevo da BR-452, saída para Rio Verde, e 19 quilômetros entre Goiânia e Aparecida de Goiânia- restando ainda 180,2 quilômetros para duplicação. "Já estamos finalizando os projetos dos trechos de Aparecida a Hidrolândia- 17 quilômetros, Hidrolândia a Professor Jamil-31 quilômetros e do entroncamento de Panamá até o entrocamento com a BR 452 (saída para Rio Verde)- 22 quilômetros", confirma Romerito Valadão, chefe do Serviço de Engenharia Rodoviária do DNER/GO.

História começa com JK

A implantação da rodovia, em Goiás, começou ainda no início da década de 50, diminuindo as distâncias entre os municípios e dando novos ares ao desenvolvimento e crescimento da região. Os dois impulsos mais notáveis no crescimento da BR-153 ocorreram no período de 1958 a 1960, com a conclusão das obras de pavimentação das pistas simples, durante o governo de Juscelino Kubitschek, por força do surgimento de Brasília e de 1969 a 1974, com aplicação de expressivos recursos na ampliação da malha viária durante o governo Emílio Médici. Conseqüentemente, o surto de desenvolvimento das regiões Norte e Centro-Oeste teve início com a intensificação da exploração de inesgotáveis potencialidades minerais e agrícolas, nas décadas de 60 e 70.

A rodovia BR-153, com seus 703 quilômetros no Estado de Goiás, é atualmente a principal via de transporte de passageiros e escoamento da produção agrícola entre o Norte, Sudeste e Sul do País. Às margens da rodovia se localizam as principais cidades do Estado, que cresceram em função do acesso fácil às demais regiões do país e interesse de instalação de grandes indústrias no local. Além disto, a BR-153 é responsável pelo acesso à Caldas Novas, uma das principais estâncias hidrotermais do Brasil e principal ponto turístico de Estado, recebendo turistas de todo o país, ao longo do ano.

Obras terão R$ 7,6 milhões

O DNER dispõe este ano de recursos orçamentários de R$ 7,6 milhões para a recuperação do trecho da BR-153 que liga Goiânia a Itumbiara, e aproximadamente R$ 5 milhões destinados à recuperação do restante da malha viária federal, no Estado. As obras deverão ser iniciadas em outubro, incluindo a recapeamento da massa asfáltica e recuperação da sinalização horizontal (faixas) e vertical (placas).

De acordo com Romerito Gonçalves Valadão, chefe do serviço de engenharia rodoviária do DNER, desde 1984, nenhuma obra de recuperação e recapeamento da rodovia foi realizada. "Têm sido feitas apenas manutenções através das operações tapa-buracos e "capinhas", com aplicação de asfalto com espessura mais delgada, em pontos localizados, o que não é tão eficiente", afirma. De acordo com Valadão, a vida útil de cerca de 10 anos da pavimentação com o CBQU - concreto betuminoso usinado a quente - já foi ultrapassada em quase todos os trechos da BR-153, com exceção dos segmentos duplicados nos últimos anos.

Segundo o engenheiro, no DNER já estão prontos três novos projetos de recuperação do trecho, nos trechos que ligam Aparecida de Goiânia a Itumbiara, passando pelas cidades de Professor Jamil e Morrinhos. O trecho considerado mais perigoso é o de Professor Jamil a Aparecida, onde os buracos são as maiores causas dos acidentes.

Rodovia é a principal via de escoamento

A rodovia BR-153, no trecho Goiânia a Itumbiara, é o principal corredor de escoamento das principais indústrias do Estado, tanto as já instaladas como as que estão para ser construídas nos próximos dois anos - em especial, as montadoras de veículos e motos. Partindo de Anápolis ou de Aparecida de Goiânia, a Honda vai investir US$ 300 milhões para a produção de 15 mil motos por ano, e a Vicunha vai aplicar US$ 100 milhões para ampliar seu complexo têxtil na cidade.

Isso, sem contar a Hering Têxtil que acaba de anunciar investimentos de R$ 30 milhões para instalar uma unidade em Anápolis. Em Catalão, a Mitsubishi investe US$ 40 milhões para a produção inicial de 4 mil picapes/ano. Em Rio Verde, próxima a Itumbiara, a Perdigão está erguendo um centro produtor de US$ 500 milhões.

Fora as outras grandes e médias indústrias que projetam investimentos nas regiões servidas pela rodovia BR-153, e as já instaladas, como a Arisco e o Grupo Mabel, por exemplo. Estes investimentos exigem condições adequadas de transporte, além de custos mais acessíveis. A rodovia também é responsável pelo acesso aos principais pontos turísticos de Goiás, como Caldas Novas, uma das principais estâncias hidrotermais do Brasil.

Área de influência

A região que compõe a área de influência do corredor Goiânia-São Paulo compreende os Estados de Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, e São Paulo. Essa área tem como característica principal o fato de abranger ao mesmo tempo o Estado com maior grau de industrialização do País e regiões com predominância de atividades agropecuárias, mas com seus parques industriais em crescente desenvolvimento. Tanto assim que os produtores que compõem os principais fluxos de carga desse corredor apresentam uma grande diversidade, compreendendo granéis agrícolas, fertilizantes e produtos manufaturados.

O corredor, que tem sua malha de transporte convergente para o Porto de Santos (SP), cumpre duas funções básicas: a de exportação e a de abastecimento do mercado interno. Entretanto, segundo estudo da Geipot, há sérias deficiências nas rodovias que interligam este corredor, entre elas, destacam-se: carência de sinalização horizontal e vertical; saturação da capacidade de tráfego em pontos críticos de algumas rodovias; e acelerado processo de desgaste da superfície do rolamento e de acostamentos em vários trechos rodoviários componentes do corredor.

Estas deficiências, se não forem corrigidas a médio prazo, terão reflexos negativos sobre a competividade da economia das regiões componentes do corredor, em particular, para Goiás.

Obra empolga os empresários

A expectativa quanto à duplicação da rodovia que liga Goiânia a São Paulo é muito grande por parte das entidades de classe representativas dos segmentos ligados à indústria e ao comércio. O impacto econômico, como redução com custos de transporte, seus reflexos no comércio em geral, a agilidade do escoamento de mercadorias, entre outros fatores, são vislumbrados pelas lideranças das instituições, como um importante passo para o avanço e o progresso da economia do Centro-Oeste e para a intensificação das relações comerciais entre Goiás, Triângulo Mineiro e São Paulo.

Para o presidente da Federação do Comércio do Estado de Goiás (Fecomércio), ministro Elias Bufaiçal, a rodovia que liga Belém a São Paulo, passando por Brasília e Goiânia, é uma verdadeira espinha dorsal do País, instrumento fundamental para a economia brasileira e, especialmente, para Goiás. "Costumo chamá-la de Transbrasiliana. Ela é de suma importância. Se conseguirmos a duplicação até Uberaba (desta cidade mineira à São Paulo as pistas já são duplas) e, posteriormente, até Belém, obteremos um grande incentivo para a implantação de novas indústrias no Estado e, com isso, para a interioriza-

ção do progresso no País", comenta. Segundo ele, as boas condições de tráfego serão imprescindíveis para o escoamento da produção goiana, especialmente durante o processo de industrialização.

A redução do frete cobrado pelas transportadoras é destacada, pelo presidente da Associação Comercial e Industrial do Estado de Goiás (Acieg), Malcon Merzian, como uma mudança de reflexos importantes, tanto para a economia das empresas produtoras como para o consumidor final. "Na composição do preço do frete, as transportadoras contabilizam os gastos com manutenção do veículo. Mas, em uma estrada ampla e bem pavimentada, esses custos serão menores. Pagando menos pelo frete, as empresas repassarão preços menores nas vendas dos produtos, que chegarão bem mais baratos para o consumidor", acredita.

Conquistar mercados será mais fácil

Para as grandes empresas que constantemente utilizam os serviços de transporte rodoviário para o escoamento de sua produção, o principal ganho com a duplicação da BR-153 está na possibilidade de redução do frete cobrado pelas transportadoras. Essa queda do preço, na opinião dos empresários, pode acarretar uma significativa mudança nos custos para introdução das mercadorias no mercado nacional e estrangeiro.

De acordo com um dos diretores da Maeda S.A Indústria e Comércio, Nelson Maeda, a empresa, que é a maior produtora de algodão do País, contrata intensamente, serviços de transporte, tanto para envio de mercadorias industrializadas da matriz localizada em Ituverava(SP) para o Centro-Oeste, como para captação de matérias-primas do interior do País para o Sudeste.

Nelson Maeda afirma que a dificuldade de ligação entre o Estado paulista, o Triângulo Mineiro e Goiânia, é prejudicial em dois aspectos principais: primeiramente porque atrasa a chegada dos produtos no destino e, em segundo lugar, porque onera os custos para o transporte da produção.

"Sempre precisamos de pluma, gordura, soja. Se esses produtos demoram a chegar, a produtividade cai imensamente e, com isso, perdemos dinheiro. Com o trânsito mais agilizado em função de uma rodovia em melhor estado de conservação, poderemos também agilizar nossa produtividade. Isso significa crescimento em todos os sentidos, com grandes e positivos reflexos para o mercado consumidor", analisou.

O empresário observou que, embora a duplicação seja fundamental para o melhor escoamento da produção, deve contar, também, com o reparo da BR-452, por onde trafegam muitos produtos agrícolas originários de municípios como Rio Verde e Jataí, por exemplo.

Frete mais barato estimulará o campo

Alberto Borges de Souza, presidente da Caramuru Indústrias Alimentícias, maior exportadora goiana de soja e derivados, ressaltou que grande parte dos produtores rurais e fornecedores de matéria-prima estão localizados na região e utilizam a rodovia BR-452 para chegarem à BR-153. Segundo ele, a sua empresa, usuária frequente do Porto de Santos, no Estado de São Paulo, tem enfrentado dificuldades de acesso ao local devido às más condições de tráfego. "O complexo de soja representa 55% das exportações realizadas por Goiás. Mas a produtividade dessas empresas fica comprometida com a demora de escoamento dos produtos", ressaltou.

Na opinião de Alberto Souza, a redução dos custos com frete incentivará a produção agrícola. "Os produtores goianos terão maior poder de competitividade, já que poderão oferecer produtos a preços mais baratos", comenta. Segundo ele, a Caramuru, com matriz em Itumbiara, aplica, anualmente, cerca de US$ 35 milhões para pagamentos de fretes o que significa, em média, 12% do faturamento da empresa. "Se esse percentual for reduzido, vamos poder investir internamente, aperfeiçoando ou expandindo nossas atividades", destacou.

Para Marcelo Prado, vice-presidente do setor de agribusiness do Grupo Algar (antigo grupo ABC), de Uberlândia, e presidente da Federação das Indústrias de Minas Gerais (Fiemg), a perda de competitividade dos produtos da empresa também é ocasionada, em grande parte, pelo alto custo de fretes para escoamento da produção para os centros de consumo. Segundo ele, cerca de R$ 10 milhões são investidos anualmente pela empresa para o transporte das mercadorias.

Marcelo Prado acredita que, além de reduzir esses gastos, a duplicação da rodovia atrairá novas empresas para as cidades que ficam às margens da BR-153. "Favorece as empresas que já estão na região central e atrai novos investidores. Incentivará o desenvolvimento do País e, principalmente, do interior, onde se concentram grandes produtores carentes de infra-estrutura adequada para expansão de suas atividades", afirmou.

Corredor

Na opinião do secretário dos Transportes, Pedro Pinheiro Chaves, a BR-153 - "um verdadeiro corredor de exportação, que liga o Centro-Oeste e o Norte do País ao Sul e ao Sudeste" - comporta, nas condições atuais, um número insustentável de veículos de carga pesada, entupindo o escoamento da produção goiana para os grandes centros consumidores, encarecendo os custos dessa exportação e, com isso, inviabilizando o crescimento das relações comerciais do Estado com as demais regiões.

Já o vice-governador Naphtali Alves ressalta que a duplicação da BR-153 é um elo importante, pois além de fazer a principal ligação da região Centro-Oeste ao litoral do Brasil, a obra traduz a união de goianos e mineiros.

Também o prefeito de Uberaba, Marcos Montes Cordeiro, destaca a importância da duplicação da BR-050 e da BR-153, que ligaria Goiás e Minas Gerais ao Sul do País.

Transporte de cargas prevê redução de custos

Entre os principais beneficiados com a duplicação da BR-153 estão cerca de 700 empresas goianas de transporte de cargas, que aguardam uma profunda mudança na operacionalização de seu serviço, especialmente em relação às planilhas de custos que, no final das contas, definem quais são os gastos com o transporte, o frete cobrado e, consequentemente, o percentual de aumento no valor das mercadorias que chegam à Goiás.

De acordo com o presidente do Sindicato das Empresas Transportadoras de Cargas do Estado de Goiás (Setceg), Paulo Afonso Rodrigues da Silva, a mudança advinda desse projeto - como a diminuição de acidentes, o aumento do volume de veículos na pista, a facilidade de transporte de mercadorias, economia de tempo de percurso, redução nos gastos com manutenção de caminhões, entre outros - atingirá 80% dos veículos que trafegam no Estado com mercadorias para importação ou exportação, representando um dos importantes setores suportes para o desenvolvimento da economia, da indústria e do comércio goianos.

Carga pesada

Somente no ano passado, a Secretaria da Fazenda contabilizou aproximadamente R$ 7 bilhões em mercadorias (volume de 450 mil notas fiscais) originárias do Sul e do Sudeste brasileiros, que entraram em Itumbiara com destino aos demais municípios goianos. Também foi registrado um volume de aproximadamente R$ 4 bilhões em produtos que saíram do Estado destinados ao consumo dos grandes centros econômicos sulistas. De acordo com dados obtidos pelo projeto "Corredores de Transporte: Proposta de Ações para Adequação da Infra-Estrutura e para Racionalização do Transporte de Granéis Agrícolas", recentemente concluído pela Empresa Brasileira para Planejamento de Transportes (Geipot), no trecho compreendido entre Goiânia e Itumbiara, chegaram a transitar 8,325 milhões de toneladas de grãos.

De acordo com o presidente da Setceg, por ser basicamente agrícola, Goiás ainda exporta para outros Estados, em sua maioria, matérias-primas. "Entre as principais mercadorias que chegam ao Estado estão medicamentos, cigarros, pneus e eletrodomésticos, que ainda não são produzidos em território goiano. A construção de vias de acesso mais conservadas pode, sim, aumentar o volume de mercadorias transportadas e atuar como suporte para a exportação de bens industrializados, produzidos aqui", analisa.

Segundo Paulo Afonso, com a duplicação, a redução no número de acidentes envolvendo veículos transportadores de cargas pesadas ocasionará, também, menores prejuízos causados pela perda de mercadorias, como alimentos perecíveis. Atualmente, o prejuízo com o conserto de caminhões e com a perda de produtos na ocorrência dos acidentes - os chamados sinistros - atinge cerca de 2% dos veículos pesados que trafegam pela BR-153. Para o presidente da Setceg, esse número é pequeno se comparado ao intenso movimento na rodovia, mas representa muito em termos de carga. "Pode haver apenas um acidente por mês, mas se o caminhão transportava 3 milhões de mercadorias caras a perda é muito grande", explica.

Qualidade dos serviços vai melhorar

Para as transportadoras goianas, a duplicação da BR-153 possibilitará maior precisão na prestação do serviço aos clientes, já que as empresas poderão calcular, com mais segurança, o tempo que gastarão para o transporte de cargas de um ponto a outro do País. De acordo com o presidente do Setceg e proprietário da Transportes Goiasil Ltda, Paulo Afonso Rodrigues da Silva, com o congestionamento da rodovia e as más condições de tráfego em estradas defasadas, os motoristas não conseguem prever o tempo de percurso gasto em uma viagem.

"Mas, ao contratar nossos serviços, as empresas exigem que a mercadoria chegue ao destino no horário exato e isso nem sempre acontece", comenta. Nesses casos, segundo ele, a empresa é obrigada a pagar multa quando atrasa a entrega.

"Devido à necessidade constante de redução de velocidade em função da superlotação de rodovia, os caminhões carregados acabam sendo alvo de quadrilhas especializadas em roubos de carga"

A incidência de roubos de cargas durante o percurso também é uma preocupação levantada por Paulo Afonso Rodrigues. Segundo ele, devido à necessidade constante de redução de velocidade em função da superlotação de rodovia, os caminhões carregados acabam sendo alvo de quadrilhas especializadas em roubo de carga, que assaltam o veículo em plena viagem. "Se o caminhão pudesse atingir uma velocidade constante, seria mais difícil ser imobilizado por esses grupos. Temos muitos prejuízos em decorrência da perda ou do roubo de cargas", informa.

Manutenção

Acreditando que a duplicação da BR-153 reduzirá em cerca de 25% os gastos com a manutenção dos 105 veículos de sua frota, o presidente do Rodoviário Goyaz Ltda, Fuad Calixto, afirma que grande parte do faturamento da empresa é destinada ao conserto e reposição de peças dos caminhões.

"Buracos demais, via de mão dupla, superlotação, tudo isso danifica demais os veículos. A necessidade de manutenção é constante e, diante disso, há dois prejuízos: obviamente, o financeiro e, em segundo lugar, o caminhão tem de ficar parado enquanto poderia estar produzindo mais", analisa. Ele ressalta que o trecho mais crítico das viagens para São Paulo e Belo Horizonte, realizadas pela transportadora, se situa entre Goiânia e Itumbiara.

Da mesma opinião é o presidente da empresa Rápido 900 de Transportes Ltda, Agostinho José Botelho Lopes. "De Itumbiara a Goiânia, o tráfego é terrível", afirma. Ele calcula uma queda de 70% nos custos com manutenção dos 372 veículos da empresa, mas garante que essa redução não será repassada para os clientes. "O frete que cobramos já é muito barato. Não temos condições de reduzir isso ainda mais", adianta.

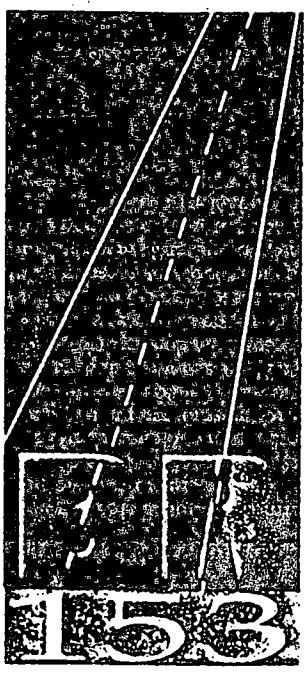
Na opinião dele, as rodovias paulistas, embora cobrem pedágio, não oneram tanto as transportadoras. "O que se economiza lá em função da conservação do veículo é muito maior do que as taxas de pedágio. Lá, você paga pedágio mas, em compensação, trafega com tranquilidade, ganha tempo, economiza combustível", afirma.

Setor aposta em queda nos gastos

Além dos possíveis gastos com acidentes e perdas de mercadorias, as planilhas de custos das empresas transportadoras de cargas contabilizam, também, gastos com a manutenção do veículo que, em estradas mal conservadas, se tornam maiores devido aos grandes desgastes. Esse, segundo o vice-presidente do Sindicato, Manoel Augusto Pereira Filho, é um item que sofrerá grande alteração com a duplicação, ocasionando a redução do valor do frete cobrado para o transporte. Atualmente, o frete corresponde, em média, a 1% do valor da mercadoria transportada e é calculado, ainda, levando-se em conta a possibilidade de acidentes."Com menos acidentes, reduziremos o preço dos fretes e, consequentemente, o preço da mercadoria que chega ao mercado", explica.

Manoel Augusto ressalta, ainda, como benefício da duplicação da rodovia, a queda nos impostos pagos pelas empresas do setor. "Cerca de 50% do faturamentos das transportadoras são destinados aos impostos que se incidem sobre o valor dos fretes. Se cobrarmos fretes mais baratos, pagaremos menos impostos, o que é bom para nós".

A economia de tempo resultante do melhor escoamento de tráfego na rodovia, também será um dos importantes benefícios advindos da duplicação, na opinião do vice-presidente do Setceg e agilizará o comércio goiano que, atualmente, tem evitado a formação de estoques. "Hoje, a gente pega uma carga em São Paulo e essas mercadorias têm de estar nas prateleiras de Goiânia já no dia seguinte. Se não chegam - o que geralmente acontece - o comércio fica defasado em função da falta do produto. Tempo, para nós, é dinheiro", afirma.



Empresas goianas e mineiras apostam na melhoria da qualidade dos serviços, como a entrega das cargas no tempo previsto e também com maior economia

Frete vai ficar mais barato

Maior produtividade, redução de gastos com manutenção de frota, economia de tempo e de combustível, possibilidade de prestar serviços a preços mais baratos. Essas são as expectativas das grandes empresas transportadoras de cargas do País, que utilizam a BR-153. De acordo com o empresário Alair Martins, presidente da Martins Comércio e Serviço de Distribuição Ltda - a maior frota de carga pesada do Brasil, com um total de 2 mil caminhões - a duplicação da rodovia possibilitará às empresas deixarem de arcar com os prejuízos ocasionados por uma estrada mal conservada e inadequada para transporte pesado.

"A verdade é que evitamos repassar para o cliente os prejuízos causados pelo encarecimento da manutenção dos veículos, porque, hoje em dia, somente sobrevive a transportadora que prestar serviços com qualidade e a preços mais baixos", comenta Alair Martins. Para ele, a redução dos custos com reparo dos veículos será tão drástica que poderá ocasionar o barateamento dos fretes. "Nosso caminhões perdem muito tempo nessas estradas porque o rolamento é demorado, o trânsito - superlotado - não escoa como deveria. Em consequência disso, acabamos gastando muito combustível, atrasando nossa produtividade e, é lógico, perdendo dinheiro", analisa.

Quebradeira

Segundo o gerente de transportes da Arcom Comércio Importação e Exportação, Maurício Cabral, a empresa aplica, por mês, cerca de R$ 130 mil para manutenção de 800 caminhões que trafegam, principalmente, nas rodovias que interligam Goiás, Minas Gerais e São Paulo. "Estimo que 60% dos nossos trajetos se concentram nesses três Estados. E o que se gasta, aqui, com quebra de molas, suspensão, reposição de pneus é assustador. É uma quantia que abocanha boa parte do nosso faturamento", comenta.

Maurício acredita que a melhoria das condições de tráfego deve reduzir em até R$ 60 mil os custos mensais com a manutenção de caminhões. "O que vai sobrar, daria para comprar um caminhão por mês. Lógico que proporcionaria o aumento da frota, afinal, seriam 12 caminhões novos ao final do ano", afirma. Ele comenta, ainda, que a economia desses recursos favorecerá a aplicação de investimentos financeiros entre os funcionários. "Poderemos aumentar os salários, fazer aplicações internas, engrandecer a Arcom", analisa.

Para o diretor da transportadora Peixoto Comércio e Importação Ltda, Nilton Peixoto Júnior, a disponibilidade de caminhões para serviço, por um maior período de tempo, já será um grande ganho para as empresas. "Como a necessidade de troca e reposição de peças será menor, o veículo ficará menos tempo no conserto, o que significa que poderá produzir mais", analisa. Segundo Nilton Júnior, 4% do faturamento da transportadora são voltados para a manutenção dos 500 caminhões de carga. Ele acredita que, mantendo o mesmo faturamento atual, porém com menores gastos para manutenção, as empresas do ramo de transporte de cargas poderão expandir suas atividades, investindo os recursos restantes em outras áreas ou mesmo para o aperfeiçoamento e tecnologia interna.

Frete vai ficar mais barato

Maior produtividade, redução de gastos com manutenção de frota, economia de tempo e de combustível, possibilidade de prestar serviços a preços mais baratos. Essas são as expectativas das grandes empresas transportadoras de cargas do País, que utilizam a BR-153. De acordo com o empresário Alair Martins, presidente da Martins Comércio e Serviço de Distribuição Ltda - a maior frota de carga pesada do Brasil, com um total de 2 mil caminhões - a duplicação da rodovia possibilitará às empresas deixarem de arcar com os prejuízos ocasionados por uma estrada mal conservada e inadequada para transporte pesado.

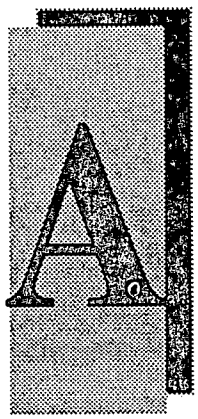
"A verdade é que evitamos repassar para o cliente os prejuízos causados pelo encarecimento da manutenção dos veículos, porque, hoje em dia, somente sobrevive a transportadora que prestar serviços com qualidade e a preços mais baixos", comenta Alair Martins. Para ele, a redução dos custos com reparo dos veículos será tão drástica que poderá ocasionar o barateamento dos fretes. "Nosso caminhões perdem muito tempo nessas estradas porque o rolamento é demorado, o trânsito - superlotado - não escoa como deveria. Em consequência disso, acabamos gastando muito combustível, atrasando nossa produtividade e, é lógico, perdendo dinheiro", analisa.

Quebradeira

Segundo o gerente de transportes da Arcom Comércio Importação e Exportação, Maurício Cabral, a empresa aplica, por mês, cerca de R$ 130 mil para manutenção de 800 caminhões que trafegam, principalmente, nas rodovias que interligam Goiás, Minas Gerais e São Paulo. "Estimo que 60% dos nossos trajetos se concentram nesses três Estados. E o que se gasta, aqui, com quebra de molas, suspensão, reposição de pneus é assustador. É uma quantia que abocanha boa parte do nosso faturamento", comenta.

Maurício acredita que a melhoria das condições de tráfego deve reduzir em até R$ 60 mil os custos mensais com a manutenção de caminhões. "O que vai sobrar, daria para comprar um caminhão por mês. Lógico que proporcionaria o aumento da frota, afinal, seriam 12 caminhões novos ao final do ano", afirma. Ele comenta, ainda, que a economia desses recursos favorecerá a aplicação de investimentos financeiros entre os funcionários. "Poderemos aumentar os salários, fazer aplicações internas, engrandecer a Arcom", analisa.

Para o diretor da transportadora Peixoto Comércio e Importação Ltda, Nilton Peixoto Júnior, a disponibilidade de caminhões para serviço, por um maior período de tempo, já será um grande ganho para as empresas. "Como a necessidade de troca e reposição de peças será menor, o veículo ficará menos tempo no conserto, o que significa que poderá produzir mais", analisa. Segundo Nilton Júnior, 4% do faturamento da transportadora são voltados para a manutenção dos 500 caminhões de carga. Ele acredita que, mantendo o mesmo faturamento atual, porém com menores gastos para manutenção, as empresas do ramo de transporte de cargas poderão expandir suas atividades, investindo os recursos restantes em outras áreas ou mesmo para o aperfeiçoamento e tecnologia interna.



Apêndice

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO
RQS n.º 17 de 1996
Fls. 1679
Maria Helena P. F. Parente
Secretário

APÊNDICE

Os Governadores de Goiás e de Minas Gerais, liderando as representações políticas dos dois Estados no Congresso, levaram ao Presidente Fernando Henrique Cardoso os agradecimentos de goianos e mineiros pelo empenho presidencial em construir a pista dupla na ligação rodoviária Goiânia–Minas–São Paulo. Incluindo os senadores e deputados federais das duas bancadas, secretários e deputados estaduais, prefeitos, vereadores e lideranças comunitárias, cerca de 800 pessoas prestigiaram a solenidade, realizada no dia 17 de junho no Palácio do Planalto, e levaram seu abraço de agradecimento ao Chefe do Governo.

Abrimos espaço especial, nesta publicação, para reproduzir os pronunciamentos que foram proferidos na ocasião pelo Presidente da República e pelos Governadores Naphtali Alves de Souza, de Goiás, e Eduardo Azeredo, de Minas Gerais. Estamos publicando também as repercussões que o evento obteve na imprensa.

PRONUNCIAMENTO DO PRESIDENTE FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

"Companheiro Naphtali de Souza, Governador de Goiás, Ex-Governador Maguito Vilela, que aqui se encontra, Governador de Minas, Eduardo Azeredo, Vice-Governador de Minas, que aqui se encontra, para nossa alegria, Mares Guia, Senhores Senadores, Senador Mauro Miranda, que foi o relator da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, que aqui se encontra, Senadores de Goiás e de Minas, os que se encontram e os que não puderam estar, Senhores Ministros, mas, sobretudo, essa gente boa:

Prefeitos, Vereadores, pessoas interessadas no desenvolvimento de Goiás, de Minas o do Brasil, Deputados que aqui se encontram, Deputados Federais, Deputados Estaduais.

Eu, ontem, disse que tinha ganho um presente de aniversário com os 3 a 0. E é verdade. Acho que não houve brasileiro que não tivesse seu coração pulsando e pulsando, no final, com ritmo menor, porque estávamos vendo a vitória assegurada.

Hoje, mais uma vez, recebo aqui o carinho da gente brasileira. Carinho que está expresso pelas presenças dos senhores e das senhoras aqui. E, também, pelo fato de que as crianças me dão flores. E uma pessoa pela qual tenho uma enorme admiração, que é o Poteiro – recebo um quadro do Antônio Poteiro. Eu já tenho, no Palácio do Alvorada, um quadro dele, porque é um grande artista brasileiro. Então, eu não poderia senão estar muito feliz, ao recebê-los aqui.

E ouvi as palavras do Governador Naphtali e do Governador Eduardo Azeredo, que são palavras, certamente, de pessoas que conhecem o que está sendo feito, porque são Governadores. Tenho andado por esse Brasil. Tenho andado na companhia dos meus amigos senadores, deputados, governadores. E posso lhes dizer – e isso me deixa com a consciência tranqüila e com felicidade pessoal – que, sendo um homem de São Paulo, sendo um homem que, portanto, não tem a vivência direta do interior do Brasil, sempre tive uma preocupação com a integração nacional. E posso dizer, com a consciência tranqüila, que estamos fazendo obras de integração nacional.

Nós estamos construindo um Brasil, que é um Brasil que, cada vez mais, vai incorporar as riquezas ao conjunto do País. E a maior riqueza do País são as pessoas, os homens e as mulheres deste País. E, portanto, tudo que se faz é pensando em melhorar as condições de vida da população.

Reiterei que faria algumas obras, mas que não queria fazer obras que fossem só meramente um monumento. Eu só queria fazer o que tivesse sentido para o País. E hoje posso dizer-lhes, com tranqüilidade, que, se olharem o mapa do que o Governo está fazendo, vão ver que tudo que está sendo feito é pensando grande no Brasil.

É certo, e é natural, que haja reivindicações locais, e que têm que ser atendidas. Mas a Presidência da República, quando põe seu selo em um trabalho, como é o "Brasil em Ação", tem que pensar grande e tem que pensar na integração nacional. E tem que pensar em preparar este país – como estamos fazendo – para que ele seja cada vez mais forte e afirmado internacionalmente, como disse o Governador Naphtali. E estamos fazendo. Estamos fazendo estas obras. Não pelo gosto de fazer obras, mas pelo gosto de construir o Brasil.

Recentemente, estive em Goiás. Estivemos juntos, o Governador Naphtali e os senadores que aqui estão, o Senador Saad, o ex-Governador Maguito Vilela, o Senador Íris Rezende, o Senador Mauro Miranda, estivemos juntos. Onde? Fomos lá, em Minaçu, cidade de que a maior parte dos brasileiros não ouviu falar. Minaçu, na fronteira com o Tocantins.

Apertei dois botões. Com um, geramos 400 megawatts de energia para Corumbá, e com o outro, trezentos e tantos – a primeira parte de um projeto de mil e tantos megawatts lá, em Serra da Mesa. Isso, dá para iluminar duas Brasílias, cravado lá no interior do Brasil, na rocha, obra de brasileiros e feita pelo Governo e com a iniciativa privada em conjunto e sem corrupção, e com o preço mais baixo. Isso foi ontem.

Em Minas Gerais, já disse o Governador – e quantas vezes fui a Minas Gerais e todas as vezes para buscar a integração crescente do Estado que hoje faz parte do Brasil que mais cresce, e cresce industrialmente – Minas Gerais cresce industrialmente –, cresce com uma pujança extraordinária e precisa ter vias de acesso. O Governador mencionou várias. A Fernão Dias, que é uma obra de integração, é a maior que se constrói no hemisfério, que vai de Belo Horizonte ao Rio Grande do Sul. Estamos duplicando tudo isso, que eram obras que há muito tempo foram requeridas e não se faziam.

Ainda nesta semana fui ao Pará. Lá, no Pará, fomos fazer a eclusa de Tucuruí. É a mesma coisa que estas estradas sonhadas, a 153 e a 050, de que se falava há décadas. Todas as obras que estou mencionando – estou mencionando apenas algumas – eram sonhadas há décadas, mas estavam paradas pela corrupção, pela incompetência, pela inflação, pela bagunça que havia no Brasil. Isso acabou. Isso acabou.

Fomos lá, ao Pará. E é a mesma coisa. Iluminamos o "Tramo" Oeste da Transamazônica. O Pará produzia – e produz – energia abundante em Tucuruí, que ia toda para o Maranhão, para gerar – e é necessário que assim seja – energia para o alumínio e para a exportação. E as cidades ali não tinham luz elétrica. Era a diesel. É preciso ver a alegria daquela população, quando percebe que a energia gerada na sua terra serve para a população local. Vai dar luz para a casa de quem ali mora. Vai dar mais trabalho, mais renda, mais possibilidade de desenvolvimento.

Bom, estou dando alguns exemplos, mas isso é no Brasil todo. Daqui a pouco irei ao Rio Grande do Sul. Poderia ir a Mato Grosso, do Sul ou do Norte. Poderia ir ao Espírito Santo, poderia ir ao Amazonas, a Rondônia. Em toda parte, o Brasil despertou. Não fui eu. Foi o Brasil que despertou.

O Brasil é outro hoje. É um Brasil que sabe o que deseja.

Recentemente, estava falando para a rádio, com o Prefeito Virgílio Galassi. E respondendo, ele, na dúvida se iríamos ou não fazer a 050 e não sei-o-quê, perguntas do Raul Belém, perguntas do Odelmo Leão, que também batalhou por essa estrada, eu digo também que está aqui o ex-Prefeito Fuscão, está aqui presente, levantando a mão. Se eu for pedir para levantar a mão, vários vão levantar a mão, porque vários são responsáveis por essa estrada, e são, todos que estão aqui. E são. Mas, digo: vamos fazer, sim. Podem ter certeza de que nós vamos fazer.

Essa é a diferença de um Brasil que está dormindo, meio molóide, e este Brasil que ainda não pode dar os passos mais fortes que vai dar no futuro, porque ele está começando a retomar um caminho. Mas hoje é um Brasil que caminha. Hoje é um Brasil em que tudo que estava adormecido despertou. E, então, é mais fácil fazer com que as coisas aconteçam. E este Brasil que está acontecendo, este Brasil que começa a unir elos, Estados, estradas, hidrovias, ferrovias, que faz fontes de energia elétrica, que faz, como nunca se fez, reservatórios de água no Nordeste – agora, dá a impressão, por causa da seca, de que nada foi feito. E muito foi feito, e muito continuará a ser feito – este Brasil é o nosso Brasil. Não é o meu Brasil. É o Brasil com o qual nós vibramos quando entra um gol lá, no Marrocos, como

outros gols entrarão em quem vier pela nossa frente, como nós, aqui, faremos os nossos gols também, porque são objetivos nacionais.

Já não é mais a pressão de fulano, de beltrano, da empreiteira tal ou qual, do deputado tal ou qual ou do presidente. É um País que tem já um desenho, que sabe, sabe da sua força. E, por isso mesmo, tem que ser prudente e humilde. Não pode estar cantando vitória antes da hora. Mas tem que ser confiante. Tem que ter auto-estima. É essa auto-estima que nós estamos recuperando.

Então, quem tem que agradecer sou eu. Não são os senhores que têm que agradecer a mim, não. O povo tem que agradecer a si mesmo e a seus representantes, que são os senhores. E muitos dos senhores que aqui estão e os governadores, nós estamos fazendo a nossa parte. Mas uma andorinha sozinha não faz verão. A grande vantagem do Brasil é que nós estamos juntos. A grande vantagem do Brasil é que nós harmonizamos forças.

Quantas vezes ouvi críticas infundadas de que o presidente dá República está fazendo alianças. Querem que eu faça o quê? Que eu afaste uma parte do Brasil e diga: esse, não, porque não é brasileiro? Esse, não, porque não é do meu partido? No dia em que eu fizer isso, não posso liderar o Brasil. Para se liderar o Brasil é com generosidade, coração aberto, sem rancor, sem ódio – sem ódio.

É este a novo Brasil.

Então, não quero cansá-los, mas quero dizer que, realmente, hoje, para mim, foi um dia de festa, um dia de festa íntima. O aniversário, eu já tenho mais dúvidas, porque cada vez mais velho. Mas, fora disso, o calor que sinto de vocês todos, o fato de vocês estarem aqui, com simplicidade. E eu não faço discurso. Eu converso. O fato de nós nos sentirmos neste palácio, que é do povo, em casa, não porque seja minha, porque não é meu, mas porque todos nós devemos nos sentir em casa aqui, sem temor de nada, porque, aqui, nós estamos, simplesmente, tentando ajeitar para o bem do Brasil as soluções necessárias, me dá uma tranqüilidade imensa. E o fato de eu ter na retaguarda quem tenho, como tenho aqui – e, simbolicamente, os que estão aqui representam muito mais do os que estão aqui – me deixa, realmente, muito feliz. Eu é que tenho que agradecer.

Termino dizendo: muito obrigado, Goiás! Muito obrigado, Minas Gerais! Muito obrigado, Brasil! Vamos continuar confiando e vamos em frente pelo nosso País!"

PRONUNCIAMENTO DO GOVERNADOR NAPHTALI ALVES DE SOUZA

"Exmo Senhor Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, Srs. Ministros de Estado, Senadores da República, Deputados Federais, Deputados Estaduais, Lideranças do meu Estado de Goiás e de Minas Gerais, a minha saudação ao Governador de Minas Gerais, meus cumprimentos às Lideranças do Estado de São Paulo.

Senhor Presidente, esta é uma audiência, creio que da mais alta significação para o nosso Estado e para o Brasil, uma vez que hoje todos nós aqui viemos não para solicitar, reivindicar, mas para agradecê-lo.

Viemos para dizer que o Governo de V. Exª está no direcionamento correto, no caminho certo, e sabemos que não foi fácil, que foi muito difícil para que o País tomasse essas teses fundamentais para o desenvolvimento do nosso querido Brasil. Hoje este País tem credibilidade não apenas dos brasileiros, que recuperaram a sua auto-estima, mas principalmente V. Exª restaurou a credibilidade do Brasil junto às nações mundiais e às organizações mundiais. Isso é fundamental para nós e viemos aqui para lhe dizer que em torno de aproximadamente um ano da nossa querida cidade de Itumbiara, às margens do caudaloso rio Paranaíba, na divisa com nosso Estado irmão – Minas Gerais – ali encontrávamos ministros, parlamentares, governadores, segmentos da sociedade e trazíamos ao seu Governo uma proposta, uma reivindicação que coincidia com as suas teses: a de colocar este País cada vez mais integrado por meio de uma obra que nacionaliza o Brasil, que faz com que o Brasil não fique apenas no litoral, no Sul, no Sudeste, mas que o Sul e Sudeste abracem as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste do Brasil. Essas diferenças regionais V. Exª bem soube

distinguir e fazer com que elas fossem reduzidas não apenas no aspecto econômico, mas principalmente no aspecto social.

Vejam bem: hoje estamos aqui irmanados – Governo de Minas Gerais, São Paulo e de Goiás –, em nome das sociedades desses Estados, mas tenho certeza de que em nome do Brasil, porque o que o senhor nos concede por meio do Programa "Brasil em Ação", fazendo com que a duplicação da BR-153, da BR-060 e da BR-050, saísse da nossa memória como um sonho e passasse para os solos goiano e mineiro como uma realidade concreta de uma obra construída, duplicada, fazendo esta via de tal forma que pudéssemos fazer com que a nossa sociedade, todos aqueles que transitam por essa via, por essa rodovia, tivessem não só o conforto, mas tivesse mais segurança para que vidas tão preciosas não fossem ceifadas como têm sido.

Além disso, é um estimulador da economia. Essa sua atitude estimula o crescimento da economia, não só dos Estados aos quais me referi, mas também de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, do Pará, do Maranhão, do Sul e do Sudeste deste Brasil e, por isso que disse, é nacional.

Então vejo que o Governo de V. Exª se preocupa com nossa população, gerará emprego no momento da construção, mas gerará muito mais emprego porque aumentará nossa produção, incentivará também a agroindustrialização, principalmente do Centro-Oeste, dessa região emergente do Brasil, que hoje realmente integra nosso País pelas obras que o Governo de V. Exª tem construído nessa região.

Por isso, estamos aqui para agradecer de coração ao Senhor Presidente Fernando Henrique Cardoso. Nós já falamos em alguns momentos da sua coragem, da sua audácia, principalmente da sua lealdade com o Brasil. Coragem que V. Exª tem tido de se postar como brasileiro que ama esta Pátria, brasileiro que trabalha por este País incansavelmente e, tenho certeza, o povo brasileiro está reconhecendo e irá reconhecer porque esses projetos têm de continuar, são projetos para o bem do Brasil, são projetos que resgatam a dignidade do povo brasileiro. V. Exª tem sido um democrata, tem sido um grande político, um grande administrador, mas, antes de tudo, é um grande brasileiro.

Parabéns, Senhor Presidente."

PRONUNCIAMENTO DO GOVERNADOR EDUARDO AZEREDO

"Excelentíssimo Senhor Presidente Fernando Henrique Cardoso, Governador Naphtali Alves de Sousa, Srs. Ministros, Senadores, Deputados, Prefeitos, Vereadores, ex-Governador de Goiás, Maguito Vilela, Senhoras e Senhores, esta data é muito importante para nossos Estados e para o Brasil.

Há cerca de apenas 40 anos aqui em Brasília tínhamos o cerrado, e essas regiões de Goiás, Triângulo Mineiro e do Alto Paranaíba eram regiões pouco povoadas. O noroeste mineiro sequer era tido como uma terra que pudesse ter bom rendimento, o cerrado era uma terra considerada pobre. Nesses 40 anos tivemos o Brasil caminhando para o interior. É um Brasil novo, um Brasil que tem uma eficiência diferenciada, a produção agrícola cresceu de maneira muito forte, e temos a necessidade clara da integração por meio de melhores sistemas de infra-estrutura. Temos em Minas Gerais neste momento, e V. Exª já esteve lá inaugurando, os primeiros 220 quilômetros da duplicação da Fernão Dias. Os outros quilômetros estão em andamento até o fim deste ano, para que possamos ter a ligação em via duplicada de Belo Horizonte a São Paulo e para que possamos chegar ao Mercosul.

Ainda em Minas, temos a duplicação do trecho de Uberaba até a divisa com São Paulo, da BR-150; temos a duplicação da BR-140, Sete Lagoas, no sentido de Belo Horizonte. E esta rodovia, a duplicação que liga Goiás, que liga Goiânia com o Triângulo Mineiro, com Uberlândia, é uma duplicação da maior importância para que esse desenvolvimento da região Centro-Oeste do Brasil se processe de maneira cada vez mais intensiva.

Tenho certeza de que temos o Brasil no rumo certo. Estamos a poucos dias de completarmos quatro anos do início do Plano Real.

As obras rodoviárias do Brasil são, hoje, muito mais baratas do que eram no passado.

Com isso, evidentemente, podemos ter uma maior quilometragem sendo asfaltada, sendo construída, sendo entregue à população para melhor segurança e para maior desenvolvimento.

O Brasil só terá um maior número de empregos a partir do momento em que tiver sempre um desenvolvimento garantido.

Não teremos empregos caindo do céu. Os empregos virão com a presença do Governo abrindo portas, abrindo estradas, fornecendo a energia, garantindo confiança aos investidores para que eles saibam que o Brasil é um país sério, um país que tem rumo certo. Isso V. Exa. está fazendo. É o que o Governo tem conseguido de mais forte: garantir a confiança ao brasileiro; garantir a confiança de que as ações são ações corretas, são ações decididas pelo interesse público, são ações que não objetivam o primeiro reconhecimento fácil de uma manchete de jornal; são ações corajosas, que procuram que o Brasil possa ter, realmente, condições de continuar crescendo.

Assim, quero saudar todos que estão presentes nessa que é uma grande conquista, sim, uma conquista que devemos à sua decisão, à sua visão do interior de Minas, do interior do Brasil, de Goiás e de toda a nossa região Centro-Oeste. E olha que Minas Gerais tem divisas com seis Estados brasileiros; é o Estado que tem o maior número de divisas.

Sabemos que os nossos vizinhos convivem conosco nesse mesmo objetivo, o objetivo de um Estado e de um País cada vez mais fortes.

Tenho certeza, Senhor Presidente, de que a sua determinação e a sua coragem são a garantia de que o Brasil não volta mais a um tempo de preços altos, de inflação, a um tempo de falta de confiança e de credibilidade. Parabéns."

Tendo ao lado o Senador Mauro Miranda, o Presidente Fernando Henrique Cardoso manifesta seu otimismo com o futuro de Goiás e exalta a importância da duplicação no desenvolvimento do Centro-Oeste

Em seu discurso, o Governador Naphtali Alves de Souza destaca a solidariedade entre o Presidente Fernando Henrique e o Estado de Goiás

Repercussões na Imprensa

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉR
Fls. 19

GAZETA MERCANTIL - Distrito Federal - 16/06/98

Duplicação das BR-153/050 dará impulso ao corredor Centro-Leste

Rogério dy la Fuente e
Lauro Veiga Filho
de Brasília e Goiânia

Para pedir a inclusão das obras de duplicação do eixo-rodoviário Goiânia-Minas-São Paulo (BRs 153 e 050), entre os projetos prioritários da segunda etapa do programa Brasil em Ação, uma comissão de lideranças políticas, administrativas e empresariais dos três estados será recebida pelo presidente Fernando Henrique Cardoso. A audiência ocorre amanhã, às 15h no Palácio do Planalto e terá a participação dos governadores de Goiás e Minas, Maguito Vilela (PMDB) e Eduardo Azeredo (PSDB), respectivamente.

A duplicação das BR-153 em Goiás e BR-050, no Triângulo Mineiro, é o item 7 dos novos empreendimentos do Brasil em Ação II e tem valor global estimado em R$ 436 milhões, sendo R$ 341 milhões do orçamento fiscal da União e uma contrapartida de R$ 95 milhões da iniciativa privada. "É uma obra de infra-estrutura que vai agilizar a conexão econômica entre o Norte e o Sul do país, além de estimular o desenvolvimento que hoje está contido pela timidez do atual sistema de transportes", afirma o relator da Comissão Especial do corredor Centro-Leste, senador Mauro Miranda (PMDB-GO).

O projeto total da duplicação é de 441 km, a ser executado em quatro anos. A competitividade dos produtos goianos e do Triângulo Mineiro no cenário nacional e internacional depende diretamente da realização da obra. De acordo com dados da Federação de Agricultura do Estado de Goiás (Feago), pela BR-153 passam 5 milhões das 7milhões de toneladas/ano que constituem a produção agrícola do estado.

De acordo com o assessor parlamentar Rômulo Barbosa da Silva os primeiros 19 quilômetros, de Goiânia até Aparecida de Goiânia, já estão duplicados. "O trajeto de Aparecida a Professor Jamil, que tem 52 quilômetros, foi licitado e falta apenas a divulgação da empresa vencedora da concorrência", afirma Rômulo. *(Cont. Pág. 7)*

Duplicação das BR-153/050 dará impulso ao...

Rogério de la Fuente e
Lauro Veiga Filho
de Brasília e Goiânia
(Continuação da Primeira Página)

O trecho de Professor Jamil a Itumbiara, que tem 127,8 Km, está em projeto. "Este trecho consumirá quase a metade dos recursos, mas o preocupante é a ligação entre a ponte sobre o Rio Paranaíba e Uberlândia, em Minas, que nem projeto tem", declara.

A duplicação dos 96 quilômetros entre Uberlândia e Uberaba, na BR-050 já foi iniciada e tem um custo de R$ 37 milhões em pavimentação, mais R$ 8 milhões em obras de arte. "De Uberaba à divisa de Minas, são 30 quilômetros orçados em R$ 28 milhões, já em duplicação. Para entrar no complexo Anhanguera-Bandeirantes, em São Paulo, falta a duplicação dos 420 metros de ponte sobre o Rio Grande, ao custo de R$ 6,8 milhões", declara Rômulo.

De acordo com o coordenador-geral da Diretoria de Política regional do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Antônio Carlos Galvão, o corredor Centro-Leste é um eixo de adensamento econômico visível. "O trajeto da pista em duplicação passa por microrregiões que têm uma renda familiar média mensal entre R$ 2,4 mil e R$ 3,7 mil em valores de dezembro de 1997", declara Galvão.

Segundo ele, a área de influência do corredor inclui o Distrito Federal e Entorno. "No que diz respeito ao crescimento demográfico, por causa da consolidação de uma forte agroindústria no Sul goiano e da saída de grandes empresas de São Paulo para o interior do estado e da migração para o Entorno do DF, o crescimento populacional é muitas vezes igual, ou predominantemente superior, à média nacional", declara Galvão. Segundo o IBGE, a taxa de crescimento brasileira atualmente está na casa de 1,33%.

Frete

Na ponta do lápis, a Caramuru Óleos Vegetais - maior empresa exportadora de Goiás, com faturamento anual próximo a US$ 400 milhões - gasta US$ 70 para colocar uma tonelada de farelo de soja no mercado europeu, levando-se em conta apenas as despesas com frete - o que significa, na média, uma despesa 30% superior ao que as empresas norte-americanas do setor são obrigadas a desembolsar pelo mesmo trajeto. A duplicação da BR-153, rodovia estratégica que liga Goiás aos principais mercados consumidores do país e daí ao mercado externo, permitirá pelo menos reduzir aquela distância para uma diferença de 20%, aproximadamente - o que corresponderia a uma queda de 7,5% no frete internacional, para US$ 64 a US$ 65 por tonelada.

Metade das vendas externas de farelo de soja, num total de 250 mil toneladas por ano, e 75% da produção de óleo refinado de soja e de milho das três unidades da Caramuru no estado são escoados por rodovia ou, mais precisamente, pela BR-153, segundo o diretor regional do grupo, Alberto Borges de Souza. No ano passado, a empresa processou cerca de 1,4 milhão de toneladas de óleo e farelo e gastou US$ 50 milhões para transportar tudo isso. "Estimamos uma redução dos gastos com transporte, no mercado interno, em torno de 15% após a duplicação da rodovia", avalia Souza. Em números redondos, o ganho representa perto de US$ 7,5 milhões em 12 meses.

Exportação

"Vamos colocar a região sul de Goiás no mesmo patamar alcançado pela economia do interior de São Paulo em termos de infra-estrutura de transporte", acredita o diretor da Caramuru. Em termos de logística, Souza acrescenta que o estado ganhará um renovado corredor de exportação, que deverá estimular o aumento da produção agrícola na região sob influência da rodovia e atrair novas indústrias.

Os ganhos, no entanto, poderiam ser mais do que duplicados caso a opção fosse investir na extensão do ramal da Fepasa desde Uberlândia, no Triângulo Mineiro, a Itumbiara. Nos cálculos do executivo da Caramuru, o custo do frete, com a ligação direta de Itumbiara ao porto de Santos, via ferrovia, baixaria entre 30% e 40%.

O presidente da Associação dos Atacadistas e Distribuidores de Goiás (Adag), Sérgio Hajjar, estima que a duplicação dos quase 200 quilômetros da rodovia que une Goiânia a Itumbiara, no sul do estado, permitirá uma queda em torno de 15% nas despesas com combustíveis. "Isso sem contar os ganhos com a menor necessidade de gastos com manutenção da frota", anima-se Hajjar. De acordo com seus números, aquele trecho da BR-153 responde, hoje, pelo transporte de 35% das cargas que saem do estado e recebe 90% de toda a importação destinada a Goiás.

As vantagens diretas são apresentadas por Ronan de Assunção Naves, diretor corporativo da Elo-Atacadista Distribuidora Ltda, maior empresa do Estado em sua área, com participação de 70% do segmento de transporte de produtos industrializados, com base em um outro exemplo. Segundo Naves, a melhoria nas condições de tráfego deverá permitir que um mesmo caminhão faça a viagem de ida e volta entre Goiânia e Itumbiara em um mesmo dia.

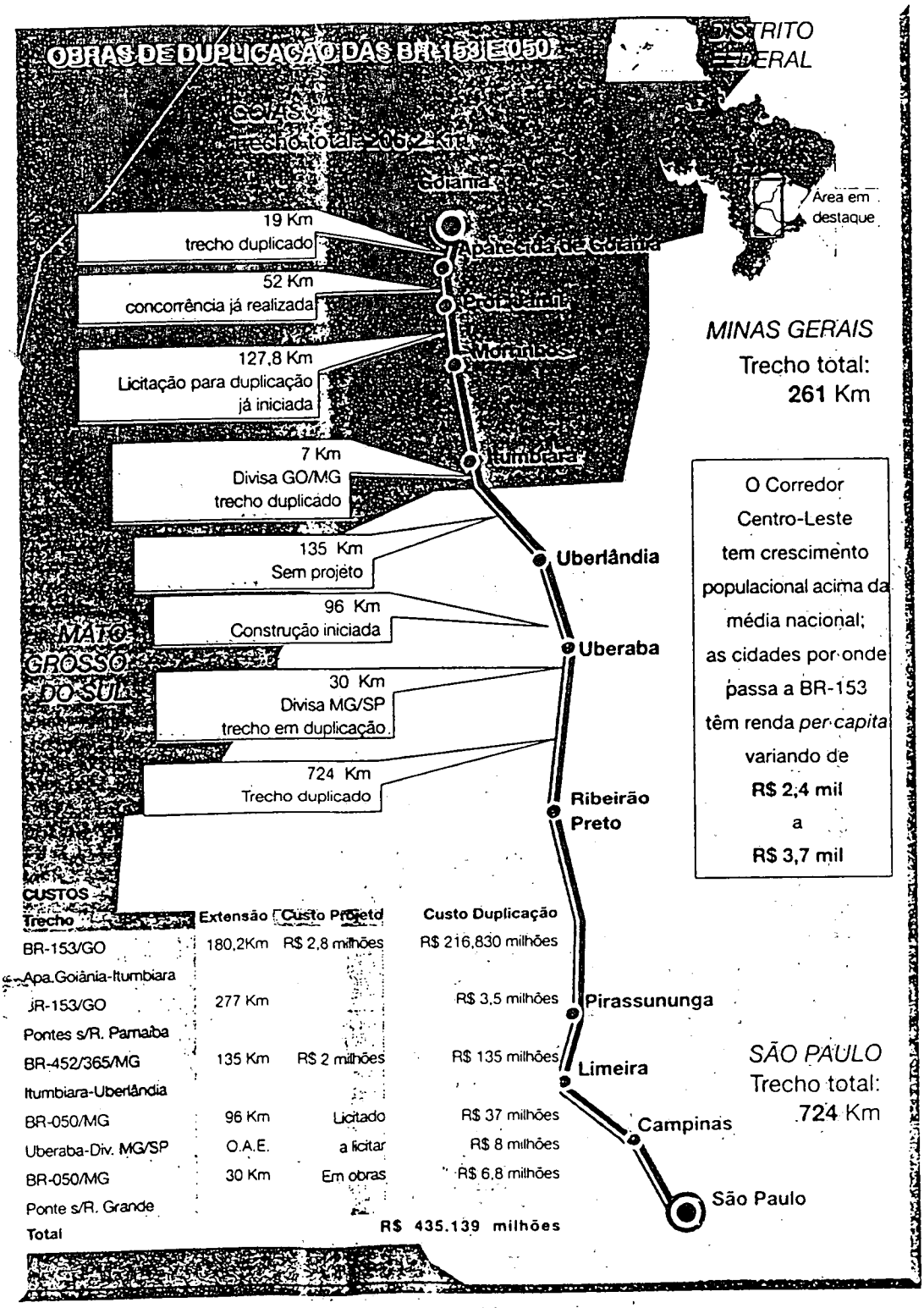
"Isso deverá possibilitar uma economia de uns dez caminhões, permitindo a abertura e exploração de novas linhas, otimizando o uso da frota", prevê Naves. A Elo mantém uma frota própria de 400 veículos, entre caminhões com capacidade para transportar cargas de sete toneladas até carretas de 45 toneladas. Todos os dias, 100 caminhões deixam os pátios da Elo em Anápolis, levando uma média de até 180 toneladas de produtos industrializados, desde alimentos a produtos de higiene e limpeza. A "economia" de dez caminhões, citada por Naves, corresponderia a uma necessidade de investimentos até US$ 400 mil menor, levando-se em consideração um preço médio por veículo na faixa dos US$ 40 mil.

O grupo Maeda, maior produtor de algodão da América Latina, com uma produção anual de 30 mil toneladas de fibra em pluma, transporta 100% de sua produção, que ainda inclui 60 mil toneladas de gorduras vegetais, soja e milho, em caminhões. E todos trafegam pela BR-153, partindo do sul goiano para Minas Gerais e São Paulo, principalmente. As despesas com frete consomem 5% do valor bruto das vendas, correspondendo a US$ 8 milhões por ano.

Pedro Maeda, um dos diretores do grupo, calcula que a "nova 153" vai empurrar aquelas despesas para US$ 6,5 milhões, significando um corte de quase 19%. "Vamos conseguir chegar ao mercado a custos mais competitivos. Vai ajudar e muito às exportações, porque exportar commodities é, sobretudo, uma questão de logística", analisa Maeda.

Instalado às margens da BR-153, numa área de 50 mil m², o grupo Mabel escoa 80% de sua produção, hoje próxima a 5 mil toneladas de biscoitos, pela rodovia. Toda a produção é transportada por 200 caminhões do próprio grupo, que rodam 200 mil quilômetros por ano. "Nosso gasto com manutenção da frota", aponta Antônio Marmo Balduíno, diretor de marketing da empresa, "corresponde a 3% do custo total do grupo". Ele acredita que poderá baixar aquela despesa em 40% após a duplicação.

O diretor administrativo do grupo Arisco, Rivas Rezende da Costa, citado pela assessoria de imprensa da principal indústria de alimentos do estado, diz que vê com bons olhos a duplicação. Parcimonioso, ele apenas acrescenta que haverá ganhos com menos desgaste de peças dos caminhões, queda no número de acidentes e uma redução de seis para quatro horas no tempo de viagem entre a capital goiana e Itumbiara.



Trecho	Extensão	Custo Projeto	Custo Duplicação
BR-153/GO	180,2Km	R$ 2,8 milhões	R$ 216,830 milhões
Apa.Goiânia-Itumbiara			
BR-153/GO	277 Km		R$ 3,5 milhões
Pontes s/R. Parnaíba			
BR-452/365/MG	135 Km	R$ 2 milhões	R$ 135 milhões
Itumbiara-Uberlândia			
BR-050/MG	96 Km	Licitado	R$ 37 milhões
Uberaba-Div. MG/SP	O.A.E.	a licitar	R$ 8 milhões
BR-050/MG	30 Km	Em obras	R$ 6,8 milhões
Ponte s/R. Grande			
Total			**R$ 435.139 milhões**

GAZETA MERCANTIL - Distrito Federal - 17/06/98

Um novo eixo de integração

Mauro Miranda *

Goianos e mineiros têm novos e bons motivos para ser otimistas nos seus sonhos de desenvolvimento econômico e social. O nome dessas boas razões é a duplicação da atual estrada de asfalto que liga Goiânia à divisa com São Paulo, passando pelo Sul de Goiás e cortando todo o Triângulo Mineiro. A próxima etapa do programa "Brasil em Ação" já definiu investimentos de R$ 436 milhões para tocar todo o projeto de 441 quilômetros nos próximos quatro anos, mas o trecho mais congestionado e perigoso em Goiás - os 72 quilômetros entre Aparecida

Professor Jamil - será antecipado, devendo ser concluído até o final do ano que vem. O segmento Uberlândia-Uberaba, no Triângulo Mineiro, pela elevada intensidade do tráfego pesado, já está licitado e também merecerá prioridade.

A BR-153, que é a parte goiana desse eixo rodoviário, funciona como a principal via de integração de boa parte do Centro-Oeste com as regiões desenvolvidas do país. É também a melhor saída para os grãos produzidos no sudoeste da Bahia, no sul do Piauí e nas novas fronteiras agrícolas do Maranhão. Como corredor natural para São Paulo, o porto de Santos ou os países do Mercosul, a pista única é uma tragédia diária tanto nos acidentes fatais quanto no empurramento dos fluxos de transporte. Com o movimento turístico para Caldas Novas, nos fins de semana, os engarrafamentos já alcançam filas exasperantes de até 70 quilômetros, com forte presença de carretas transportando produtos perecíveis.

Com o salto da produção agrícola de Goiás, nos últimos anos, e a demanda crescente por insumos e outros produtos industrializados no sentido sul-norte, a situação crítica na pista única chegou a níveis insustentáveis, exigindo ações políticas de emergência. Estabelecido esse consenso entre os representantes de Goiás e Minas no Congresso, conseguimos realizar, em agosto do ano passado, em Itumbiara, uma audiência pública da Comissão Especial do Senado para o desenvolvimento do Corredor Centro-Leste. Foi o ápice de um movimento suprapartidário de conscientização e mobilização, envolvendo prefeitos, vereadores e lideranças de todos os municípios integrados do eixo rodoviário. Além de mensagem pessoal reconhecendo a necessidade da duplicação, o presidente Fernando Henrique enviou a Itumbiara os ministros dos Transportes, da Justiça e do Planejamento, como seus representantes.

> A BR-153 funciona como a principal via de integração de boa parte do Centro-Oeste com as regiões desenvolvidas do país

Sem muito alarde, e ainda praticamente inédito nos espaços da mídia, o programa "Brasil em Ação 2" já está circulando com a confirmação de que a mobilização política deu resultados, e que o governo honrou os compromissos que foram anunciados em Itumbiara, dando um passo da maior importância para a integração nacional e a incorporação de novas fronteiras de produção agrícola no futuro próximo. Na verdade, a duplicação não interessa apenas ao Centro-Oeste, a Goiás e ao Triângulo Mineiro. É uma obra de infra-estrutura que vai agilizar a conexão econômica entre o Norte e o Sul, além de estimular o aparecimento de novas áreas de desenvolvimento contidas pela timidez dos sistemas disponíveis de transportes.

Teremos um sem-número de efeitos positivos diretos e indiretos. Haverá obviamente, por exemplo, ao longo do eixo, a explosão de pólos de desenvolvimento similares aos que temos em Itumbiara, Piracanjuba ou Morrinhos. O florescimento da agroindústria, em regiões altamente agricultáveis cortadas pela rodovia, é outro efeito logicamente previsível. Esses novos pólos serviriam de barreiras de contenção para absorver as correntes migratórias naturais, ou aquelas que refluam do desemprego provocado pela automação industrial, sem falar na abertura de mercado urbano e rural para os trabalhadores que têm sido expulsos do campo. Duplicada, a rodovia vai favorecer o surgimento de novos núcleos urbanos e distritos industriais, complementando-se ao longo de todo o eixo segundo os novos conceitos de integração econômica. Com esses pólos industriais compondo, ao lado da rodovia, um corredor de desenvolvimento que já vem de cidades do porte de Campinas, Ribeirão Preto, Uberlândia e Uberaba, estaremos favorecendo a distribuição mais equitativa de renda e emprego, em termo regionais. Essa seria a grande diferença entre o atual esclerosamento da pista única, onde imperam os congestionamentos e os acidentes fatais, e a livre e ágil circulação de riquezas na pista de dois sentidos.

Os governadores de Goiás e de Minas, com suas bancadas no Senado e na Câmara, levarão ao Presidente da República, hoje, uma palavra de gratidão por incluir o projeto entre as prioridades do governo. Este é um dever que vamos cumprir, em nome do povo dos dois estados. É evidente que o futuro crescimento de Goiás e de todo o Centro-Oeste está atrelado também à implementação de outras iniciativas importantes em infra-estrutura, como a ferrovia Norte-Sul, que vai baratear os custos de exportações através dos portos do Norte, e que começa a se viabilizar na parceria entre o governo, o Banco Mundial e capitais privados, e, também, o gasoduto Brasil-Bolívia. Após o grande salto de desenvolvimento que tivemos com Juscelino, 40 anos atrás, já conquistamos e completamos uma segunda fase de avanço nos sistemas de transporte, com o corredor ferroviário Centro-Leste, o poliduto Paulínea-Brasília e o porto fluvial de São Simão, na hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná. A duplicação do eixo rodoviário Goiânia-São Paulo, pelo menos nas necessidades previsíveis de médio prazo, vai complementar o perfil ideal de infra-estrutura para promover a desejada extroversão econômica de Goiás e de todo o Centro-Oeste.

* Senador por Goiás

O POPULAR - Goiânia - 16/06/98

Obra está incluída na segunda etapa do prōgrama Brasil em Ação

Duplicação da BR-153 deve ficar pronta até o ano 2002

Serão destinados R$ 436 milhões para a duplicação do trecho Goiânia a Uberaba, cuja conclusão está prevista para o ano 2002

JARBAS RODRIGUES

A duplicação da BR-153 e da BR-050, no trecho de Goiânia a Uberaba, até a divisa com o Estado de São Paulo, será uma das obras prioritárias da segunda etapa do programa Brasil em Ação do governo Fernando Henrique Cardoso. Com isso, a União deverá destinar os recursos necessários para viabilizar a obra, que tem custo estimado em R$ 436 milhões. É o que anunciará o presidente da República amanhã, às 15 horas, no Palácio do Planalto, durante audiência com os governadores de Goiás, Naphtali Alves, e de Minas Gerais, Eduardo Azeredo.

De Goiânia até a divisa de Minas Gerais com São Paulo, o eixo se faz através das rodovias federais BR-153 e BR-050. Em São Paulo, onde todo o percurso já está duplicado, o corredor segue pela SP-330 (Rodovia Anhanguera) até a capital paulista. O anúncio da audiência com o presidente Fernando Henrique Cardoso foi feito ontem pelo governador Naphtali Alves, e confirmado pelo senador Mauro

Alencar/ag

Mauro Miranda e Naphtali Alves anunciam a audiência com FHC

Miranda (PMDB-GO), que é relator da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste. Além dos governadores, serão mobilizadas para a audiência as bancadas goiana e mineira no Congresso Nacional.

Agradecimento

A audiência, segundo o governador Naphtali Alves, também servirá para os governadores agradecerem o empenho do Fernando Henrique Cardoso na viabilização da duplicação das rodovias federais. "Vamos agradecer ao presidente, uma vez que já tem uma série de medidas adotada para executar o projeto de duplicação da BR-153 e da BR-050", garantiu. O governador ressaltou que essa audiência é uma continuidade da ação política deflagrada em Itumbiara, em agosto do ano passado, cuja meta era sensibilizar o governo federal da necessidade de duplicar o eixo rodoviário que liga Goiânia a Uberaba.

A duplicação das pistas das rodovias BR-153, BR-050 e, inclusive da BR-060 (no trajeto que liga Goiânia a Brasília), está em fase adiantada de execução. O governador Naphtali Alves acredita que essa obra, com custo total estimado em R$ 510 milhões, estará concluída no ano 2002. "O presidente contemplará a duplicação das rodovias com recursos do programa Brasil em Ação, o que nos faz acreditar que a obra sairá rápida", frisou.

Ao destacar a importância da duplicação das pistas das rodovias federais, Naphtali Alves frisou que a obra vai impulsionar o desenvolvimento de grande parte das regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste. " A rodovia corta importantes regiões do nosso Estado, localidades que se destacam na agropecuária e estão se industrializando", ressaltou. Ele lembrou que o trajeto entre Goiânia e Itumbiara, de quase 200 quilômetros, possui tráfego intenso, com média de 15 mil veículos/dia, dos quais mais de 80% são de transporte de carga pesada.

O senador Mauro Miranda enfatizou que, nos fins de semana, o problema aumenta, com o deslocamento de turistas para Caldas Novas, chegando a provocar engarrafamentos quilométricos. Para o governador goiano, a duplicação das rodovias é essencial e, por isso, vai agradecer ao presidente Fernando Henrique Cardoso a posição que adotou, incluindo no programa Brasil em Ação a execução do projeto.

Projeto envolve eixo de 1.375 quilômetros

Um eixo rodoviário de 1.375 quilômetros, ligando Brasília, Goiânia, Itumbiara, Uberaba a São Paulo, com suas pistas duplicadas até o ano 2002. Esse é o empreendimento que, com garantia de recursos da União, será anunciado amanhã pelo presidente Fernando Henrique Cardoso. Para concluir a duplicação da BR-060, no trecho Brasília-Goiânia, serão aportados R$ 73 milhões; dos quais R$ 23 milhões já estão disponíveis. Para executar a duplicação das rodovias BR-153 (Goiânia-Itumbiara) e BR 060 (Itumbiara-Uberaba) serão destinados, na segunda etapa do programa Brasil em Ação, mais R$ 436 milhões.

O chefe do 12º Distrito Rodoviário Federal (DRF), Ubirajara Alves Abud, acredita que a duplicação da BR-060, no trecho de Brasília a Anápolis, com extensão de 110 quilômetros, demandando investimento de R$ 73 milhões, já estará concluída no próximo ano. As obras começam este mês em duas frentes, de Alexânia para Anápolis e de Anápolis a Alexânia. Segundo ele, já estão disponíveis R$ 23 milhões, em recursos da União, para duplicar o trecho de 76 quilômetros de Anápolis ao município de Rio Areia.

O governador Naphtali Alves ressaltou que de Aparecida de Goiânia ao município Professor Jamil (50 km), que integra o trecho Goiânia-Itumbiara (180 km), já está com as obras licitadas, faltando apenas a homologação, e devem ter início ainda este ano. De Professor Jamil a Itumbiara (130 km), o projeto está sendo elaborado pelo Crisa, com supervisão do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). A licitação está prevista para ocorrer até setembro próximo. Duplicar o trecho de Goiânia a Itumbiara tem custo estimado em R$ 217 milhões.

O único projeto que não está em fase adiantada, segundo o governador, é o da duplicação da rodovia que liga Itumbiara a Uberlândia, com 135 km e custo estimado em R$ 135 milhões. "Os demais recursos já estão aportados, uma vez que de Rio Grande até Uberaba, no Estado de Minas Gerais, a duplicação da rodovia está praticamente concluída. Para duplicar o trecho de Uberlândia a Uberaba, os recursos estão disponíveis e as obras licitadas", afirmou Naphtali Alves. No Estado de São Paulo, que abriga 724 km do eixo rodoviário, a rodovia já tem pista dupla.

O POPULAR - Goiânia - 17/06/98

Bem-vinda notícia

Durante encontro que terá hoje, no Palácio do Planalto, com os governadores de Goiás e de Minas, o presidente da República fará um alvissareiro anúncio, informando a respeito de uma decisão que é importante para o País e, especialmente, para os dois Estados. Trata-se da duplicação dos trechos da BR-153 e da BR-050, compreendendo o percurso entre Goiânia e o município de Uberaba, no Triângulo Mineiro, e praticamente na divisa com o Estado de São Paulo.

Como a SP-330 (Rodovia Anhanguera) vai ficar conectada a estes futuros trechos de duas pistas, quando a obra que será anunciada hoje ficar concluída, de Goiânia até a capital paulista e conseqüentemente, até o porto de Santos, vai se transitar por rodovias duplicadas, com ganho de tempo e de segurança.

> A DUPLICAÇÃO DESSES TRECHOS É A MELHOR NOTÍCIA PARA GOIÁS NESTE MÊS

Como está programada também a duplicação dos 110 quilômetros da BR-060 entre Brasília e Anápolis, vai se estabelecer na verdade um eixo rodoviário inteiramente duplicado compreendendo uma extensão de quase 1,4 mil quilômetros ligando o DF, Goiânia, Itumbiara, Uberaba e São Paulo, ou de 1,5 mil quilômetros se considerarmos a continuidade até Santos. Os laços econômicos seculares entre Goiás e São Paulo, a conexão entre os dois mercados e a conveniência de melhor ligação com o porto de Santos realçam e redimensionam as medidas desse benefício que será produzido pela duplicação desses trechos rodoviários. E há ainda o fundamental aspecto dos ganhos de segurança para essas rodovias. Este melhoramento beneficia diretamente o ser humano, pois os passageiros que estiverem transitando por esses trechos duplicados deixarão de correr o risco de acidentes que enfrentam hoje.

Outro aspecto a ser ressaltado é o da melhoria de comunicações e transportes entre Goiás e o Triângulo Mineiro. Há um interesse muito contido de ampliação das relações econômicas entre o Estado de Goiás e esta região, que hoje responde por quase um quinto de toda a receita de Minas Gerais. Existem antigos laços históricos também a recomendar que, em vez de se confrontarem, Goiás e o Triângulo articulem seus interesses comuns e passem a explorar juntos as oportunidades que suas economias possam partilhar – e que são muitas.

O anúncio da duplicação desses trechos rodoviários pode ser catalogada como a melhor notícia para Goiás neste mês e junho.

O POPULAR - Goiânia - 18/06/98

Sebastião Pedrosa/OP

***Fernando** Henrique discursa, sob os olhares atentos dos governadores Eduardo Azeredo e Naphtali Alves e do senador Iris Rezende*

Goianos e mineiros foram a Brasília agradecer ao presidente

FHC garante R$ 130 milhões para duplicação da BR-153

Recursos estão incluídos no orçamento da União de 99 e serão destinados ao início das obras de duplicação entre Aparecida de Goiânia e Uberlândia

O presidente Fernando Henrique Cardoso garantiu ontem a inclusão no orçamento da União do próximo ano de recursos da ordem de R$ 130 milhões para o início das obras de duplicação dos 315 quilômetros que ligam Aparecida de Goiânia a Uberlândia, em Minas Gerais. A garantia foi dada ao receber, no Palácio do Planalto, uma comissão de governadores, prefeitos, parlamentares, empresários e populares de Goiás e Minas Gerais, que foi agradecer a Fernando Henrique a inclusão, na segunda etapa do programa Brasil em Ação, da duplicação de trechos das BRs 153, 365 e 050, três rodovias que cortam Goiás e Minas Gerais, o chamado Corredor Centro-Leste. A festa de agradecimento foi organizada pelos senadores Mauro Miranda e Iris Rezende, do PMDB, e pelo governador Naphtali Alves.

Fernando Henrique disse no discurso que seu governo faz "obras de integração nacional, sem corrupção e com preço mais baixo". Citou algumas das obras feitas nos dois Estados, mas salientou que a ação do governo alcança todo o País. "São obras sonhadas há décadas, mas estavam paradas pela corrupção, pela incompetência, pela inflação, pela bagunça que havia no Brasil. Isso acabou, pois as obras que estão sendo feitas marcam o despertar do Brasil, tornando-o mais forte internacionalmente", disse o presidente.

Agradecimento

"A duplicação das BRs 153, 060 e 050 saem dos nossos sonhos para se transformar em obras concretas", afirmou o governador Naphtali Alves. Segundo ele, além de reduzir o número de vítimas nos trechos que serão duplicados, as obras vão estimular o desenvolvimento econômico da Região Centro-Oeste. "Os empregos gerados não serão apenas aqueles durante a construção, mas principalmente depois das obras concluídas, com a implantação de novas indústrias".

Naphtali Alves destacou que as obras, que vão garantir um corredor de cerca de 930 quilômetros de rodovias duplicadas entre Anápolis e São Paulo – também será duplicado o trecho entre Brasília e Anápolis –, são de interesse nacional e não apenas regional. "Hoje não vimos reivindicar, mas agradecer. Viemos para dizer que o governo está no caminho certo, e que o País recuperou sua credibilidade, não só entre os próprios brasileiros, mas também entre as organizações internacionais", disse o governador goiano.

O governador tucano de Minas Gerais, Eduardo Azeredo, também elogiou o presidente Fernando Henrique. "Sua determinação é a garantia de que o Brasil não volta mais ao tempo da inflação, da falta de confiança e de credibilidade", disse.

DIÁRIO DA MANHÃ - Goiânia - 18/06/98

DUPLICAÇÃO DA BR-153

Governadores agradecem FHC

Naphtali Alves, e Eduardo Azeredo, de Minas Gerais, foram a Brasília agradecer autorização para início das obras na rodo

Adalberto Araújo

Os governadores de Goiás, Naphtali Alves (PMDB), e de Minas Gerais, Eduardo Azeredo (PSDB), estiveram ontem com o presidente Fernando Henrique Cardoso para agradecê-lo pela inclusão no orçamento da União de R$ 130 milhões para o custeio das obras de duplicação da BR-153, trecho entre Aparecida de Goiânia e Uberlândia (MG). Além dos dois chefes do Executivo estadual estiveram presentes mais de 500 pessoas, como o senador Mauro Miranda (PMDB-GO), deputados federais, estaduais, prefeitos e vereadores. A audiência pública aconteceu no Palácio do Planalto e o clima era de festa pela inclusão desta obra na segunda etapa do Programa Brasil em Ação do governo federal.

O presidente considerou a medida como "de grande importância para a integração das regiões Centro-Oeste e Sudeste, proporcionando o seu desenvolvimento". O presidente lembrou que antes o Brasil estava adormecido, mas agora acordou para a realização de obras que vão garantir mais progresso. "Os serviços serão executados com seriedade e honestidade", ressaltou o presidente da República.

O governador Naphtali Alves disse que a duplicação do eixo trará grandes vantagens a Goiás. "Teremos grande avanço nos setores social e econômico. O Estado será mais competitivo com o frete mais barato, proporcionando melhores condições de escoamento dos produtos goianos". O governador mineiro também enfatizou a importância da obra e lembrou que esta é uma rivindicação de 40 anos do povo do seu Estado.

Iris Rezende e Naphtali Alves com o presidente Fernando Henique durante audiência pública no Palácio do Planalto

O senador Mauro Miranda, que é o coordenador das ações políticas pela duplicação da BR e relator da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, observou que a duplicação dos 315 quilômetros que ligam Aparecida de Goiânia a Uberlândia está orçada em R$ 436 milhões. "Estes recursos serão repassados pelo governo federal nos próximos anos, na medida em que a obra for evoluindo", disse.

O corredor Goiânia-São Paulo tem 930 quilômetros, dos quais 489 já duplicados no Estado de São Paulo, 26 entre Goiânia e Aparecida de Goiânia e outros 28 entre Uberaba (MG) e a divisa com São Paulo. Além disto, estão em execução os trabalhos para a construção da segunda pista entre Uberlândia e Uberaba, com 110 quilômetros. O trecho no Estado de Goiás é todo pela BR-153 até o "trevão" em Minas Gerais. Daí, o corredor segue até Uberlândia pela BR-452 e vai em direção a Uberaba até a divisa com São Paulo pela BR-050. Em São Paulo, o Corredor passa pela SP-330, conhecido como Via Anhanguera até chegar à capital paulista.

Além de integrar as regiões Centro-Oeste e Sudeste, a duplicação do Corredor possibilitará uma ligação mais rápida com o Sul do País e o Mercosul, já que está em duplicação a BR 101, ligando São Paulo a Porto Alegre (RS), passando por Curitiba (PR), Joinville, Florianópolis e Criciúma, em Santa Catarina, até chegar à capital gaúcha.

Presidente autoriza a duplicação da BR-153

FHC critica seus antecessores e destaca as obras realizadas na administração

Brasília — João Nascimento
(enviado especial)

O presidente Fernando Henrique Cardoso fez duras críticas aos seus antecessores ao discursar ontem, durante audiência pública, no Palácio do Planalto. Destacou que todas as obras sonhadas há décadas estão se tornando em realidade, agora, no seu governo. "Estavam paradas pela corrupção, pela incompetência, pela inflação, pela bagunça que havia no Brasil", ressaltou, acrescentando que seu governo faz "obras de integração nacional, sem corrupção e com preço mais baixo".

Agendada pelo senador Mauro Miranda (PMDB), para manifestar os agradecimentos de goianos, mineiros e paulistas ao presidente da República, por ter oferecido todas as condições para o início das obras de duplicação da BR-153, a audiência acabou se transformando em comício. Há três dias da oficialização de sua candidatura à reeleição, nas convenções do PSDB, PFL e PPB, o presidente Fernando Henrique falou com o entusiasmo de candidato a uma platéia seleta de prefeitos, parlamentares, empresários e populares de Goiás, Minas Gerais e São Paulo. Ressaltou suas obras e garantiu que governa o Brasil "com o coração aberto, sem rancor e sem ódio".

O ato de assinatura da autorização das obras de duplicação da BR-153 foi num minicomício de campanha de FHC

Integração

Primeiro a discursar na solenidade, o governador de Goiás, Naphtali Alves (PMDB), manifestou a sua gratidão ao presidente Fernando Henrique por ter tornado realidade essa antiga aspiração do povo goiano, que é a duplicação da BR-153. Naphtali ressaltou que é uma estrada de integração nacional, que "vai fazer com que tenhamos maior competitividade não só em relação a outros Estados, mas a países do Mercosul". Destacou também a importância na obra na geração de empregos, tanto agora na fase de construção quanto depois de duplicada, quando facilitará o escoamento da produção goiana.

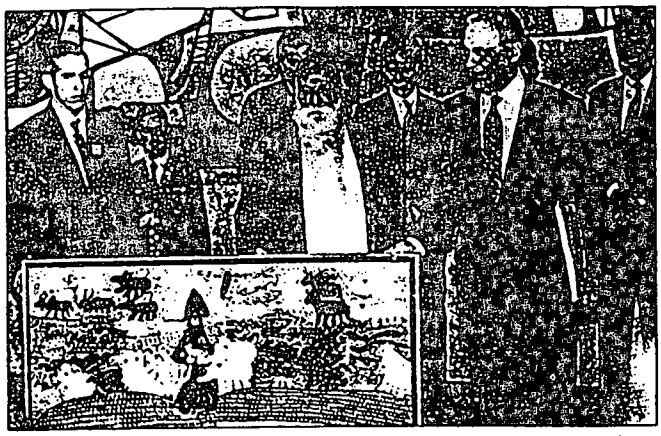
Em seguida, discursou o governador de Minas Gerais, Eduardo Azeredo (PSDB), que enalteceu as obras do governo de Fernando Henrique e ressaltou a importância da duplicação da BR-153 para Goiás e Minas. A exemplo de Naphtali, Azeredo destacou que o Brasil está no rumo certo, porque FHC vem realizando as obras de integração nacional, com ações corajosas, corretas e decididas. E, dirigindo-se ao presidente da República, arrematou: "Sua determinação é a garantia de que o Brasil não volta mais ao tempo da inflação, da falta de confiança e de credibilidade".

Fernando Henrique, que foi o terceiro e último a discursar, aproveitou a platéia disposta aos aplausos e enfatizou, referindo-se aos pronunciamentos dos dois governadores: "São palavras de pessoas que conhecem o que está sendo feito". A audiência aos integrantes da comissão especial do Corredor Centro-Leste acabou se transformando em um ato de apoio a FHC. Tanto as lideranças de Goiás quanto as de Minas trouxeram caravanas para agradecer as obras de duplicação da BR-153.

Obra deve ser inaugurada em 2002

De acordo com o cronograma de investimentos programados pelo governo, no valor de R$ 436 milhões, a segunda pista na ligação entre Goiânia e São Paulo estará concluída até o ano 2002. Mas já no final do ano que vem deverão ser inaugurados os 52 quilômetros entre Aparecida e Professor Jamil, onde os congestionamentos são mais frequentes, provocando números assustadores de acidentes com vítimas, além de sensíveis prejuízos materiais.

Para o senador Mauro Miranda, que vem coordenando as ações políticas pela duplicação da BR-153, como relator da comissão especial do Corredor Centro-Leste, a importância econômica e social desse trecho de 52 quilômetros justifica todo o trabalho político que foi feito para antecipar a sua conclusão. Miranda afirmou que outras etapas importantes já estão bastante adiantadas ou vias de conclusão, como a ponte sobre o Rio Grande, na divisa entre São Paulo e Minas Gerais, e a ligação de 36 quilômetros entre Uberaba e essa mesma ponte.



O pintor Antônio Poteiro presenteou o presidente com um de seus quadros

Transição

"Passaram-se apenas dez meses do memorável encontro de mobilização que realizamos em Itumbiara, com a presença dos ministros Iris Rezende, Eliseu Padilha e Antônio Kandir, além dos governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo. Tivemos a palavra de empenho do presidente e de seus ministros e os resultados objetivos começam a aparecer num prazo relativamente pequeno para obras desse vulto", salientou Mauro Miranda. O senador esclareceu que, embora não faça parte desse projeto que agradeceram ao Presidente, os recursos para duplicação do trecho Anápolis-Brasília já estão garantidos no Orçamento e a obra, que já tem licitação, está se iniciando.

Com a duplicação da principal saída rodoviária de Goiás, na direção do Sul, Sudeste e do exterior, Mauro Miranda acredita que a economia do Estado estará praticamente pronta para atingir o grande salto de desenvolvimento na transição entre os séculos 20 e 21, graças à redução das barreiras de infra-estrutura que ainda inibem a atração acelerada de grandes investimentos. O sistema ferroviário do corredor Centro-Leste, o poliduto Paulínea-Goiânia e o porto fluvial de São Simão, que já faz a ligação direta até o Mercosul, estão aí operando normalmente. O gasoduto Brasil-Bolívia, com suas ramificações, está garantido. A ferrovia Norte-Sul está praticamente viabilizada numa parceria entre o governo, Banco Mundial e capitais privados. Otimista diante de tudo isso, Miranda acredita que dentro dos próximos cinco anos desaparecerão todos os entraves para a plena extroversão econômica de Goiás.

PONTO DE VISTA - Goiânia - 21 a 27/06/98

Mauro Miranda surpreende com mais obras para Goiás

Mauro Miranda atua com discrição mas mostra serviço no Senado da República. Agora, mais do que nunca, se percebe o sentido pragmático do seu mandato, cuja meta é a obtenção de conquistas para o Estado. A sua última proeza foi garantir, como presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste, os recursos necessários para tocar a sonhada duplicação da rodovia que liga Goiânia a São Paulo. No total, são incríveis R$ 456 milhões destinados à empreitada.

Mauro demonstra possuir luz própria

De imediato, a duplicação começa no sentido Aparecida de Goiânia-Itumbiara. Para o pontapé inicial já existem disponibilizados recursos na ordem de R$ 15 milhões. Para agradecer o presidente Fernando Henrique Cardoso pela deferência que anda tendo com Goiás, Mauro Miranda organizou na quarta-feira, 17, uma verdadeira festa no Palácio do Planalto. O ato acabou servindo como mais uma manifestação política pró-reeleição, tendo no comando local o senador Iris Rezende.

Com suas conquistas surpreendentes, Mauro Miranda acabou acrescentando mais um item importante em sua longa trajetória política que já ultrapassa os 50 anos. Senador eleito graças ao prestígio de Iris, Miranda vai pouco a pouco mostrando que possui também luz própria. De suas articulações também nasce a duplicação da via que liga Goiânia a Brasília. Outra de suas proezas foi a aprovação do projeto que obriga o governo a investir em moradias populares, bem ao estilo dos mutirões consagrados por Iris.

Foi também de mansinho que Mauro Miranda galgou a presidência estadual do PMDB a partir do momento em que Iris Araújo resolveu licenciar-se visando a participação ativa na campanha eleitoral. Miranda é hoje o homem que manda no maior partido do Estado e já cava espaços preciosos para trabalhar a sua reeleição ao Senado em 2002.

No momento, a sua maior proeza é a duplicação da rodovia que liga Goiânia a São Paulo. Somente no orçamento da União do próximo ano estarão disponibilizados recursos na ordem de R$ 130 milhões para incrementar a obra. Foi este o motivo que levou Mauro a levar mais de 500 goianos ao Palácio do Planalto num ato de agradecimento a FHC. Presentes estavam o governador Naphtali Alves, os senadores Iris Rezende, Mauro Miranda e José Saad, além de Maguito Vilela e caciques das oposições como Nion Albernaz, Ronaldo Caiado e Pedrinho Abrão.

Miranda agradou o presidente num ato que reforçou sua candidatura à reeleição. Ao mesmo tempo, firmou seu nome como político batalhador que não gosta de aparecer, mas que faz as coisas certas no momento certo. Mauro Miranda é a bola da vez.

O TOPNEWS - Goiânia - 23 a 29/06/98

Duplicação da BR-153: segurança e progresso

Obras de duplicação do primeiro trecho, de 52km, ligando Aparecida de Goiânia a Piracanjuba terão começo imediato

O governo federal incluiu, a partir de anúncio oficial, na quarta-feira, 17, a duplicação do eixo rodoviário Goiânia-Minas Gerais-São Paulo, via BR-153. De Goiânia a São Paulo somam-se 930 quilômetros, dos quais 489km já estão duplicados, o restante estará concluído em quatro anos. A intenção é sanear especialmente os problemas de congestionamento e segurança na rodovia responsável por grande fluxo de tráfego, seja acesso de interligação ou de simples passagem.

De Goiânia até a divisa com Minas Gerais, o eixo se faz através da BR-153, chegando ao estado mineiro a ligação passa pelas BRs-452, 050 e 365. Em São Paulo, onde todo o percurso está duplicado, o corredor segue pela SP-330 até a capital paulista. Satisfeitos com a medida, o governador de Goiás, Naphtali Alves, o governador de Minas, Eduardo Azeredo, acompanhado com representantes das bancadas goiana e mineira no Congresso Nacional, estiveram em Brasília na semana passada numa reunião especial de agradecimento ao presidente por ter atendido à reivindicação comum aos dois estados.

A construção do trecho de 52 km entre o município de Professor Jamil e Aparecida de Goiânia, já foi licitada e está orçado em R$ 130 milhões.

Importância da duplicação

Para Naphtali Alves, a duplicação da rodovia é de suma importância devido ao fato de que poderá garantir um impulso considerável não só ao desenvolvimento de Goiás, mas de grande parte do Centro-Oeste, Norte e do Nordeste. Ele lembrou que entre Goiânia e Itumbiara o tráfego é intenso, passando por este percurso uma média de 15 mil veículos por dia, sendo mais de 80% de transporte de carga pesada.

O governador também assinalou que Goiânia faz ligação com várias cidades através da BR-153 e por esta rodovia muitos municípios goianos escoa sua produção agrícola. "Ela corta importantes regiões do nosso estado, localidades que se destacam na agropecuária e, agora, estão também se industrializando", disse, destacando que a duplicação é essencial para a economia goiana.

52 Km a cargo do DNER

Segundo o chefe de serviços de engenharia rodoviária do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER), Romerito Gonçalves Valadão, a duplicação é importante, e um dos reflexos que poderá ser na redução de acidentes registrados ao longo dos seus poucos mais de 600 km. "As obras devem ser iniciadas tão longo esteja finalizado o processo de concorrência, com previsão de início para final de julho e término até o final de 99. Com relação aos 52 km entre Aparecida e Professor Jamil, o primeiro trecho (Aparecida-Piracanjuba) recebe cerca de 40% de volume de carga e o segundo uma média de 52%, levando-se em conta que há determinados pontos onde a incidência maior é de veículos leves", explicou.

O DNER coordenará a execução das obras, quando a via passará a contar com uma extensão estabelecida em duas faixas de rolagem, contado cada uma com 3,5m, uma faixa de segurança de 1,2m e outra de acostamento com 2,5m.

Valadão destacou que o tempo de percurso deverá sofrer uma redução média entre 30% e 40%. "Nesse trecho que sofrerá duplicação, ou seja, interferência entre Goiânia até a divisa do estado de São Paulo, pode ser constatado o tráfego dos mais diversos tipos de carga, como madeira e cereais, que poderá ser garantindo com maior segurança, favorecendo, inclusive, o escoamento do que é produzido na região cortada pela BR-153. Toda a interferência dependerá dos recursos que forem liberados", informa o engenheiro.

Já estão duplicados os 19 km que ligam Goiânia a Aparecida de Goiânia e mais 7 km, de Itumbiara ao trevo da BR-452, saída para Rio Verde, restando neste percurso um total de 180,2 km, de Aparecida de Goiânia a Itumbiara. De Uberlândia a Uberaba a obra já está licitada e, desta cidade, em direção à Ribeirão Preto, em São Paulo, existem 30 km cujos serviços estão em andamento. No estado paulista, os 463 km estão duplicados.

No trecho de Aparecida a Piracanjuba, o fluxo diário é em média de 8 mil veículos e desse local até Itumbiara gira em torno de 5,7 mil. "A parte mais congestionada é constatada no trajeto que leva a Caldas Novas, que por ser pólo turístico conta com 50% de carga e a outra metade formada por carros leves e ônibus. Nos feriados prolongados é registrado um maior número de acidentes, especialmente pelo imprudência dos motoristas, mas também pelo nível de segurança oferecido pela rodovia", frisou.

"Duplicação significa melhora de 80%"

"Dificuldades de ultrapassagem são um sinônimo de acidentes. Com a duplicação da BR-153, o tráfego apresentará uma melhora significativa, de 80%", afirmou o vice-presidente executivo do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários, Manoel Augusto Pereira Filho.

Segundo ele, praticamente 100% do que entra ou sai de produção do estado é pela BR-153. "Goiás funciona como um corredor de escoamento de produtos em todos os eixos. A duplicação implicará redução de custos, tendo em vista que a interferência representará diminuição do tempo de viagem e desgaste do veículo. Com relação ao volume de acidentes, é provável que haja uma redução, desde que o motorista esteja mais consciente ao volante", analisou. Para Pereira Filho, o movimento na rodovia já conta com uma redução significativa pelo fato de que 600 carretas-tanque foram retiradas da circulação depois da implantação do polidoto que abastece Goiânia e Brasília.

"Retornos irregulares devem ser coibidos"

João da Cruz Neves, chefe do setor de acidentes e segurança de trânsito da Polícia Rodoviária Federal diz que há uma grande preocupação com relação à incidência de acidentes nas rodovias, especificamente na BR-153, considerada uma das mais violentas que cortam o estado. Para ele, seria de suma importância um motorista mais consciente e prudente ao volante.

"Seria bom se o governo pudesse aproveitar os recursos liberados para garantir um mínimo de 3 faixas em cada pista, ou seja, para baixa, média e alta velocidades, o que poderia coibir o trânsito em zig-zag registrado na rodovia e responsável direto pela maioria dos acidentes, já que definitivamente, a maior parte dos condutores não sabe dirigir", ressaltou.

João Neves disse ainda que a questão dos retornos irregulares, encontrados geralmente quando há um mesmo nível de pistas, favorecendo o aumento de acidentes. "Seria muito importante que fosse observada a necessidade de colocação de obstáculos para a redução de velocidade, principalmente nos pontos críticos, onde geralmente prevalecem as colisões traseiras", explicou.

Acidentes hoje

Segundo dados do DNER, mais de 10 mil veículos trafegam diariamente pelo trecho que será totalmente duplicado da BR 153. A projeção do departamento é de que em 2013 mais de 13.800 veículos circulem pela rodovia.

Estatísticas de acidentes entre Goiânia e Itumbiara

Acidentes de trânsito/97	348
Número de Mortos/97	39
Acidentes de trânsito/98	302
Número de Mortos/98	25

Redução 14% n.º acidentes com relação a 97
Redução de 36% n.º mortos com relação a 97

Fonte: DNER

Goianos e mineiros agradecem duplicação ao presidente FHC

Os governadores Naphtali Alves de Souza, de Goiás, e Eduardo Azeredo, de Minas Gerais, juntamente com as bancadas desses dois estados no Congresso, levaram ao presidente Fernando Henrique Cardoso seus agradecimentos por incluir a duplicação do eixo rodoviário Goiânia-Minas-São Paulo entre as obras prioritárias definidas na segunda etapa do programa "Brasil em Ação". A audiência foi confirmada pelo Palácio do Planalto ao senador Mauro Miranda (PMDB-GO), que vem coordenando as ações políticas pela duplicação, como relator da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste.

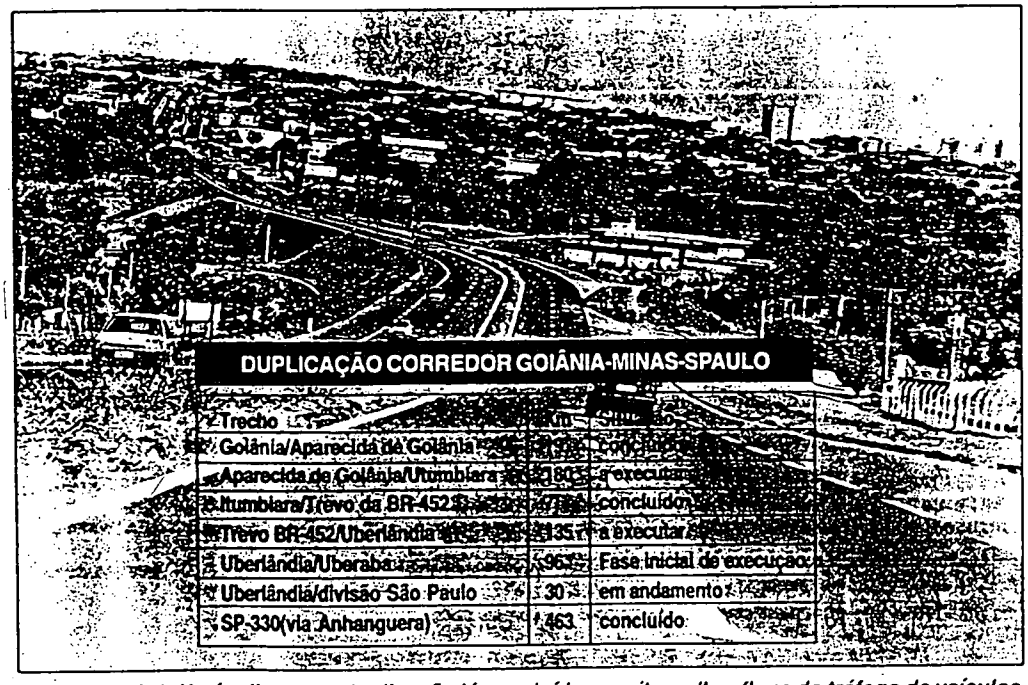
De acordo com o cronograma de investimentos programados pelo governo, no valor de R$ 436 milhões, a segunda pista na ligação entre Goiânia e São Paulo estará concluída até o ano de 2.002. Mas já no final do ano que vem deverão ser inaugurados os 52 quilômetros entre Aparecida de Goiânia e Professor Jamil, onde os congestionamentos são mais freqüentes, provocando grande número de acidentes com vítimas, além de sensíveis prejuízos materiais. Para o senador, a importância econômica e social desse trecho justifica todo o trabalho político que foi feito para antecipar a sua conclusão. Já nos próximos dias deverão ser divulgados os resultados da licitação promovida pelo Ministério dos Transportes.

Segundo Mauro Miranda, outras etapas importantes já estão bastante adiantadas ou em vias de conclusão, como a ponte sobre o Rio Grande, na divisa entre São Paulo e Minas Gerais, e a ligação de 36 quilômetros entre Uberaba e essa mesma ponte. Para o representante goiano no Senado, o governo federal tem sido irrepreensível no cumprimento de suas promessas. "Passaram-se apenas dez meses do memorável encontro de mobilização que realizamos em Itumbiara, com a presença dos ministros Íris Rezende, Eliseu Padilha e Antônio Kandir, além dos governadores Maguito Vilela e Eduardo Azeredo. Tivemos a palavra de empenho do Presidente e de seus ministros, e os resultados objetivos começam a aparecer num prazo relativamente pequeno para obras desse vulto", enfatizou.

Vem daí, de acordo com o senador, a necessidade de demonstrar essa gratidão ao Presidente da República, em nome de goianos e mineiros. A duplicação será um divisor de águas entre o presente e o futuro. Sem ela, o desenvolvimento de Goiás e de grande parte do Centro-Oeste, do Norte e do Nordeste estaria engessado, porque a pista única já não suporta a demanda atual, em que prevalece o transporte pesado de cargas, com cerca de 80%. Nos fins de semana, a influência do pólo turístico de Caldas Novas chega a provocar engarrafamentos de até 70 quilômetros. Como estimular a expansão da fronteira agrícola, para aumentar as exportações, ou instalar novas indústrias para enriquecer o perfil econômico do nosso Estado? – indaga Mauro Miranda. Com a duplicação da principal saída rodoviária de Goiás, na direção do Sul, do Sudeste e do exterior, Mauro Miranda acredita que a economia do Estado estará praticamente pronta para atingir o grande salto de desenvolvimento na transição entre os séculos 20 e 21, graças à redução das barreiras de infra-estrutura que ainda inibem a atração acelerada de grandes investimentos. O sistema ferroviário do corredor Centro-Leste, o poliduto Paulínea-Goiânia, e o porto fluvial de São Simão, que já faz a ligação direta até o Mercosul, está garantido. A ferrovia Norte-Sul está praticamente viabilizada numa parceria entre o governo, o Banco Mundial e capitais privados. Otimista diante de tudo isso, Mauro Miranda acredita que dentro dos próximos cinco anos desaparecerão todos os entraves para a plena extroversão econômica do estado de Goiás.

Governadores de Golás e Minas Gerais em encontro de agradecimento ao presidente da República

Foto: João Rocha



Trecho Goiânia/Anápolis com a duplicação já concluída permite melhor fluxo do tráfego de veículos

SENADO FEDERAL

Senador JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA

PROJETO "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO"

ANEXO XXIII

I. RELATÓRIO PARCIAL

Promoção da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal,

Presidência da Comissão: Senador José Ignácio Ferreira (PSDB – ES)

SENADO FEDERAL

Senador JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA

ÍNDICE GERAL

1. JUSTIFICATIVA.....PÁG.3

2. DEFINIÇÃO DAS REGIÕES-SEDE DOS SEMINÁRIOS REGIONAIS.....PÁG. 5

3. APRESENTAÇÃO DO PROJETO.....PÁG. 9

4. AGENDA REALIZADA EM 1997.....PÁG. 14

5. RESULTADOS OU PRODUTOS DOS SEMINÁRIOS EM DEZEMBRO DE 1997 .....PÁG. 16

6. PARTICIPAÇÕES ESPECIAIS E FONTES DE APOIO DO PROJETO.....PÁG. 22

7. PROPOSTA PARA REALIZAÇÃO DA 2A. FASE DO PROJETO.....PÁG. 34

8. **ANEXOS**

I- "ÍNTEGRA DOS PROJETOS OBJETIVADOS NO RELATÓRIO".....PÁG. 41

II- "MATERIAL DE DIVULGAÇÃO DOS SEMINÁRIOS".....PÁG. 53

III- "CORRESPONDÊNCIAS EXPEDIDAS PELO PROJETO".....PÁG. 81

IV- "CORRESPONDÊNCIAS RECEBIDAS PELO PROJETO".....PÁG. 158

V- "DOCUMENTOS REIVINDICATÓRIOS PRODUZIDOS A PARTIR DOS SEMINÁRIOS REGIONAIS".....PÁG. 208

VI- "AMOSTRAGEM DE TEXTOS TÉCNICOS PRODUZIDOS PELOS CONFERENCISTAS PARA OS SEMINÁRIOS REGIONAIS".....PÁG. 219

VII- "DOCUMENTOS FORNECIDOS PELOS SEMINÁRIOS".....PÁG. 279

VIII- "DIVERSOS".....PÁG. 296

TOTAL DE PÁGINAS DO RELATÓRIO: 314

I- Justificativa

O presente Relatório justifica-se, primeiramente, pelo fato de que o Projeto em epígrafe foi proposto à Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, antes referida, em novembro/96, para que promovesse o empreendimento ora em exame, tendo como objetivo (1) descentralizar e, assim, divulgar os trabalhos da mencionada Comissão, bem como (2) estimular o debate do processo desenvolvimentista local, em cada um dos Estados integrados na Região alcançada pelas atribuições dessa mesma instância do Senado Federal.

De fato, a proposta considerou, à época, alguns pressupostos e condições, a saber:

1. – **pressupostos**:

(a) há inteira pertinência no fato de o Senado Federal, por seus órgãos a isto compatíveis, organizar eventos no superior interesse social dos Estados, entidades representadas nesta Casa Legislativa;

(b) no modelo participativo de democracia advindo da Constituição de 1998, uma das formas de induzir-se, no possível, à participação popular no processo político que concretiza aquela participação, é exatamente aproximar das populações dos mais diversos Estados brasileiros debates, seminários e similares do interesse do Senado Federal, para subsídio de sua atividade legisferante;

(c) a formação de uma consciência regional na Sociedade brasileira, em moldes equilibrados, que não ensejem meros regionalismos, é elemento de todo conveniente, e até necessário, à melhor harmonização do processo político-econômico nacional, seja porque proporcionará adequado dimensionamento dos pleitos regionais – ou dos Estados de uma certa configuração regional – junto aos promotores de estímulos ou fontes de apoio ao desenvolvimento nacional, seja porque oportunizará (a cada Região) melhor visualização dos diversos problemas e pleitos regionais e sua melhor inserção no planejamento local e nacional, tanto da parte das instâncias estaduais de desenvolvimento como pelos que participam, no governo central, com estímulos, ou fomento, a esses processos regionais/estaduais de desenvolvimento.

2. – **condições**:

(a) promover um programa de debates sobre problemas do desenvolvimento estadual, em cada Estado da Região dos Cerrados, tendo em vista as perspectivas dessa Região, objeto do interesse imediato da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, em que seriam enfocadas – em Seminários Regionais em cada Estado – as

dificuldades, as potencialidades e a realidade do processo desenvolvimentista desses Estados, a partir do interesse de vários municípios (ou área de municípios) em cada um desses Seminários e do interesse de todo o Estado, assim compondo-se Seminários Regionais estaduais, com temas locais (de uma certa Região do Estado em que ocorresse o evento) e temas gerais estaduais;

(b) desenvolvimento de um primeiro programa de seminários regionais, de início proposto para ocorrer no Espírito Santo, a seguir estendendo-se a programação aos demais Estados do âmbito da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal.

Autorizados pela Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, que acolheu o projeto em reunião de início do ano próximo passado (1997), os Coordenadores ajustaram uma agenda de trabalho que se instalou desde quando proposto o projeto, havendo a Comissão em apreço promovido em dezembro de 1996, no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória(ES), uma série de debates preliminares (programação anexa), de cunho geral (temas de interesse global do Estado) em relação ao Estado do Espírito Santo, precedendo as discussões regionais, que se instalariam a partir de maio/97, conforme regiões (do Espírito Santo) definidas por critérios sócio-econômicos ou por afinidades dos municípios neste campo de observação:

II. – DEFINIÇÃO DAS REGIÕES-SEDE DE CADA UM DOS 8 SEMINÁRIOS

1.1. – Região NOROESTE do Espírito Santo – (Sede do Seminário: Colatina)

1.1.1. – Municípios abrangidos:

1. Colatina (sede)
2. Águia Branca
3. Alto Rio Novo
4. Baixo Guandu
5. Barra de São Francisco
6. Ecoporanga
7. Mantenópolis
8. Pancas
10. São Domingos
11. São Gabriel da Palha
12. Vila Valério

12. Água Doce do Norte
13. Marilândia

1.2. – Região CENTRAL (Sede do Seminário: Linhares)

1.2.1. – Municípios abrangidos:

1. Linhares (sede)
2. Aracruz
3. Fundão
4. Ibiraçu
5. Jaguaré
6. João Neiva
7. Rio Bananal
8. Sooretama

1.3. – Região NORDESTE (Sede do Seminário: São Mateus)

1.3.1. – Municípios abrangidos:

1. São Mateus (sede)
2. Nova Venécia
3. Vila Pavão
4. Montanha
5. Mucurici
6. Boa Esperança
7. Pinheiro
8. Pedro Canário
9. Conceição da Barra
10. Ponto Belo

1.4. – Região SUDOESTE (Sede do Seminário: Muniz Freire)

1.4.1. – Municípios abrangidos:

1. Muniz Freire (sede)

2. Alegre
3. Bom Jesus do Norte
4. Divino São Lourenço
5. Guaçuí
6. Ibitirama
7. Iúna
8. Irupi
9. São José do Calçado
10. Dores do Rio Preto
11. Ibatiba

1.5. – Região CENTRAL-SERRANA I (Sede do Seminário: Domingos Martins)

1.5.1. – Municípios abrangidos:

1. Domingos Martins (sede)
2. Afonso Cláudio
3. Alfredo Chaves
4. Brejetuba
5. Conceição do Castelo
6. Viana
7. Marechal Floriano
8. Venda Nova do Imigrante
9. Iconha

1.6. – Região CENTRAL-SERRANA II (Sede do Seminário: Santa Tereza)

1.6.1. – Municípios abrangidos:

1. Santa Tereza (sede)
2. Itarana
3. Itaguaçu
4. Laranja da Terra
5. São Roque do Canaã
6. Santa Maria de Jetibá
7. Santa Leopoldina

1.7. – Região SUL (Sede do Seminário: Cachoeiro do Itapemirim)

1.7.1. – Municípios abrangidos:

1. Cachoeiro do Itapemirim (sede)
2. Apiacá
3. Atílio Vivácqua
4. Castelo
5. Jerônimo Monteiro
6. Mimoso do Sul
7. Vargem Alta
8. Rio Novo do Sul
9. Muqui

1.8. – Região LITORAL-SUL (Sede do Seminário: Guarapari)

1.8.1. – Municípios abrangidos:

1. Guarapari (sede)
2. Anchieta
3. Marataízes
4. Piúma
5. Vila Velha
6. Itapemirim
7. Presidente Kennedy

III - APRESENTAÇÃO DO PROJETO:

Conforme desenhado na proposta originalmente formalizada (posteriormente, acresceram-se, conforme está adiante especificado, uma agenda de 8 **Seminários Especiais** e o **Projeto "Estudos Especiais"**) à Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, o Projeto "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**" prevê desenvolver-se em 08 (oito) Regiões do Estado em Municípios-sede (conforme íntegra do Projeto, em Anexo), em programação que se baseará, em cada Seminário Regional, em um dia de trabalhos distribuídos nesta forma:

– uma parte protocolar – logo ao início dos trabalhos, em que se pronunciam o Presidente da Comissão promotora do Projeto (no caso o Senador José Ignácio Ferreira,

Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal), o Governador do Estado do Espírito Santo e o Prefeito Municipal do Município–sede do Seminário;

– uma parte de debate de temas locais (da Região do Estado em que ocorra o evento), compondo o I Painel Temático, com base de 4 (quatro) conferencistas (ou expositores), especialistas do próprio Estado do Espírito Santo, e de outros Estados, na temática regional sob enfoque, e 6 a 8 (seis a oito) debatedores, também militantes nesses temas;

– uma parte de debate de temas de interesse geral do Estado, compondo o II Painel Temático, com a mesma configuração de expositores e debatedores acima descrita.

– O público-alvo cogitado compreende:

(a) Prefeito, Vice-Prefeito, Secretários Municipais dos Municípios envolvidos em cada Região (participantes dos Executivos municipais)

(b) Presidentes de Câmaras Municipais, demais Vereadores, e assessorias respectivas, todos os Municípios abrangidos na Região (participantes dos Legislativos Municipais);

(c) lideranças políticas do Estado,

(d) agentes governamentais do Estado,

(e) parlamentares federais e estaduais do Espírito Santo;

(f) homens de negócios do Estado;

(g) lideranças comunitárias;

(h) estudantes universitários e profissionais liberais de um modo geral.

Entre os expositores é prevista, como já consignado, a participação de especialistas externos ao Espírito Santo, conforme a pauta de temas em debate em cada Seminário Regional, aproximando ao projeto, entre estes conferencistas externos, desde assessores especiais de órgãos federais a especialistas de grandes empresas, autoridades de Ministérios, etc., sempre no sentido de consolidar a linha estritamente técnica dos trabalhos.

Ao lado dos debates em si mesmos, projetaram-se variados produtos dos Seminários, a saber:

– a organização de um acervo de vídeo do Projeto, com fitas contendo a gravação integral de todos os Seminários, para reprodução de cópias às Prefeituras municipais, escolas, empresas interessadas, pesquisadores, etc.;

– gravação de todos os Seminários, em áudio, de forma a propiciar a tomada de notas taquigráficas, pelo serviço taquigráfico do Senado Federal, e posterior organização de textos finais para (a) distribuição de avulsos a interessados em geral e (b) composição de uma série de volumes técnicos, por Seminário, a serem editados e divulgados pelo Senado Federal;

– a organização de um Banco de Dados, de registros em computador e em livros, textos técnicos, folhetos, relatórios de pesquisa, estudos especiais, etc., sobre temas relativos ao desenvolvimento estadual, de modo a concorrerem estes referenciais na informação sócio-econômica sobre o Espírito Santo, tanto para os interessados do próprio Estado quanto para os de fora dele, em especial sobre oportunidades de negócios e atividades econômicas no Estado.

Os Seminários Regionais se caracterizam, assim, por uma abordagem regionalizada (em termos de Regiões do Espírito Santo) de temas diversos (locais, ou regionais, e referentes ao Estado, como um todo) a serem apreciados em domínios básicos do processo de desenvolvimento do Estado (turismo, comércio exterior, desenvolvimento industrial, educação e cultura, agropecuária, mineração, transportes, etc.).

Planeja-se, como acima mencionado, desenvolver no Projeto, porém, ao lado desses Seminários Regionais, uma série de **Seminários Especiais** a serem sediados em municípios diversos dos em que ocorreram os encontros regionais, diferindo destes, antes, pelo enfoque, uma vez que neles será abordado um único tema (seminários unitemáticos) em cada Seminário Especial, debatido contudo em seus mais variados aspectos, diversamente da linha multitemática dos Seminários Regionais, conforme esta agenda (e locais) preliminarmente definida:

I Seminário Especial – em **Marechal Floriano - ES**, tema central: **"Produtos por Município e Oportunidades Econômicas na Região Central-Serrana do Espírito Santo"**, agosto/ 98

II Seminário Especial – em **Vitória - ES**, tema central: **"O Setor Energético do Espírito Santo, na Região Urbana e na Região Rural do Estado"**, setembro/ 98

III Seminário Especial – em **Cariacica - ES**, tema central: **"O Sistema de Escoamento da Produção do Estado em Face da Demanda Estadual e Nacional e da Internacionalização dos Negócios"**, novembro/98

IV Seminário Especial – na **Serra - ES**, tema central: **"O Setor de Transportes do Estado em Face do Século XXI"**, março/ 99

V Seminário Especial – em **Vila Velha - ES**, tema central: **"As Regiões Metropolitanas da Grande Vitória e os Consórcios Intermunicipais, especialmente nos Setores Agropecuário, de Turismo, Meio-Ambiente e Saúde Pública"**, maio/ 99

VI Seminário Especial – em **Santa Leopoldina - ES**, tema central: **"O Sistema Cooperativo e os Instrumentos de Apoio à Produção Agrícola"**, julho/ 99

VII Seminário Especial – em **Presidente Kennedy - ES**, tema central: **" O Sistema Viário, as Telecomunicações e a Energia na Integração do Desenvolvimento Rural e Urbano do Espírito Santo"**, setembro/ 99

VIII Seminário Especial – em **Viana - ES**, tema central: **"A Política de Agroindústria para o Espírito Santo no 3.º Milênio"**, outubro/ 99

O Projeto está dimensionado para concluir-se **em fevereiro do ano 2000,** com um **"Grande Seminário Estadual sobre Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo"**, previsto para ser organizado em Guarapari, com apoio:

(1) das Prefeituras Municipais do Estado, em especial as dessa cidade de Guarapari - ES, as da Grande Vitória e as que houverem sediado **Seminários Regionais** e **Seminários Especiais**, e

(2) do SESC-ES, em cujo **Centro de Convenções de Guarapari** será o evento realizado, estimadamente envolvendo 2.000 participações, distribuídas por Município, conforme o público-alvo já discriminado acima, tendo em vista debater, em três dias integrais de trabalho, os temas tidos como prioritários para o processo de desenvolvimento estadual -- na perspectiva geral do Estado e na regionalizada -- que, àquele momento, sejam assim eleitos após também consultadas as agências de desenvolvimento estaduais, as autoridades e lideranças políticas, as comunidades nas Regiões e Municípios do Estado, as Instituições de Ensino e Pesquisa estaduais, etc..

Por fim, na versão integral do Projeto, hoje prevalecente, já a partir de abril de 1998, com funcionamento contínuo por um prazo inicialmente estimado em 2 (dois) anos, está planejada a implantação do **Projeto "Estudos Especiais"**, que objetivará o levantamento, por especialistas em pesquisa científica, de todo o universo disponível de estudos e pesquisas sobre o desenvolvimento do Estado do Espírito Santo ou que a este processo desenvolvimentista possam servir de subsídio, estando sua linha geral exposta em síntese que está anexada ao presente Relatório **(ANEXO I)**.

IV - AGENDA REALIZADA EM 1997:

Considerando como evento inaugurador do Projeto o ciclo de Seminários (de temas gerais ou do interesse global do Estado) promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal (programação em "folder" e cartaz anexos) no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória (ES), no mês de dezembro de 1996, a agenda de Seminários Regionais do ano de 1997 foi executada segundo esta seqüência:

(a) janeiro a maio de 1997 – organização do Calendário dos Seminários (definição dos Municípios-sede, temas e conferencistas, debatedores), contactação com os Municípios participantes em todo o programa, visando à preparação da sua participação no Seminário que lhes seja, especificamente, pertinente;

(b) em 14 de junho de 1997 – realização do "**I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", em Colatina (ES), relativo à **Região Noroeste**, com ênfase nos problemas ambientais e de estratégia desenvolvimentista da Região, congregando a participação dos Municípios de Colatina (sede do Seminário), Águia Branca, Baixo Guandu, Mantenópolis, Pancas, Ecoporanga, Água Doce do Norte, Alto Rio Novo, Barra de São Francisco, Marilândia, São Domingos do Norte, São Gabriel da Palha e Vila Valério, num total de 13 Municípios (ver material de divulgação em anexo: cartaz, "folder", etc.);

(c) em 09 de agosto de 1997 – realização do "**II Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", no Centro de Convenções do SESC, em Guarapari (ES), relativo à **Região Sul-Litorânea** do Espírito Santo, com ênfase, no Painel com enfoque regional, no Turismo, elemento típico dessa Região do Estado, ali reunindo 7 (sete) Municípios (ver material de divulgação em anexo);

(d) em 04 de outubro de 1997 – realização do "**III Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", no Ginásio Municipal de Esportes de Domingos Martins (ES), referente à **Região Central-Serrana I** do Estado, com ênfase em Meio-Ambiente e Turismo, atividades próprias dessa área serrana, reunindo os interesses de 10 (dez) Municípios: Domingos Martins (sede do Seminário), Marechal Floriano, Venda Nova do Imigrante, Afonso Cláudio, Viana, Iconha, Brejetuba Vargem Alta, Conceição do Castelo, Alfredo Chaves (ver material de divulgação em anexo);

(e) em 08 de novembro de 1997 – realização do "**IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", no Parque de Convenções e Eventos em Santa Tereza (ES), relativo à **Região Central-Serrana II** do Estado, reunindo a participação de 7 (sete) Municípios: Santa Tereza (sede), Santa Maria de Jetibá, Santa Leopoldina, São Roque do Canaã, Itarana, Itaguaçu, Laranja da Terra;

(f) novembro/dezembro de 1997 a fevereiro de 1998 – período ocupado com processamento dos registros dos Seminários (expedição dos certificados de participação a inscritos, expositores e debatedores; preparação dos textos técnicos para a forma apta à publicação, em volumes próprios, pelo Senado Federal, agradecimentos, conferência e atualização dos cadastros de expositores, debatedores, inscritos, entidades participantes, autoridades, etc.), com expediente corrente demandado pela implementação da 2a. Fase do Projeto (estimada para ocorrer em dezembro de 1998), com elaboração do Relatório de realizações de 1997 e com preparação da agenda geral de 1998.

V - RESULTADOS OU PRODUTOS DOS SEMINÁRIOS EM DEZEMBRO / 1997:

I. – **Realizações concluídas**:

(a) 4 "Seminários Regionais realizados, além do Seminário Preliminar ou de âmbito geral em dezembro/96 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações), Vitória (ES), a saber:

I Seminário Regional – em Colatina (ES), em 14.06.97, no Ginásio Municipal de Esportes local;

II Seminário Regional – em Guarapari (ES), em 09.08.97, no Centro de Convenções do SESC - Guarapari;

III Seminário Regional – em Domingos Martins (ES), em 04.10.97, no Ginásio Municipal de Esportes local;

IV Seminário Regional – em Santa Tereza (ES), em 08 de novembro, no Parque de Convenções e Eventos;

(b) 30 (trinta) Exposições ou Conferências, todas proferidas por especialistas, conforme programação de cada Seminário ("folders" em anexo), achando-se o nome de todos os conferencistas e debatedores que atuaram nos Seminários discriminados no ponto em que, neste Relatório, se consignam os agradecimentos às diversas participações, pessoais e institucionais, que puderam assegurar aos trabalhos sua exitosa seqüência;

(c) 32 (trinta e duas) horas de carga horária total nos 4 (quatro) Seminários Regionais;

(d) 12 (doze) pronunciamentos de autoridades federais, estaduais e municipais presentes aos 4 (quatro) Seminários Regionais, na parte protocolar ou de instalação dos trabalhos, em cada Seminário, discriminadamente:

– 4 (quatro) pronunciamentos do Exmo Sr. Governador do Estado do Espírito Santo, Dr. Vitor Buaiz;

– 3 (três) pronunciamentos do Exmo Sr. Senador Élcio Álvares (PFL - ES), líder do Governo Federal no Senado;

– 4 (quatro) pronunciamentos do Exmo Sr. Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, Senador José Ignácio Ferreira (PSDB - ES);

– 1 (um) pronunciamento dos Exmos Srs. Prefeitos Municipais de Colatina, **Dilo Binda**, Guarapari, **Paulo Sérgio Borges**, Domingos Martins, **Pedrinho Raul Hoppe** e Santa Tereza, **Alcides Sylvestre**, em cada Seminário respectivo;

(e) cerca de 1.800 (mil e oitocentos) participantes inscritos regularmente (no livro próprio ou nas fichas de inscrição, a partir do III Seminário Regional), todos registrados no arquivo informático (cadastro de inscritos) próprio do Projeto;

(f) 810 (oitocentos e dez) certificados de participação, emitidos para os que o solicitaram, contendo o registro da carga horária efetivamente desenvolvida, inclusive temas e conferencistas, consignados no verso do certificado;

(g) 5 (cinco) jogos de fitas de vídeo, totalizando 41 fitas, com registro de imagem e som de todos os pronunciamentos e debates ocorridos desde o Seminário Preliminar (ou de âmbito geral) de dezembro/96 até o IV Seminário Regional, de novembro/97 assim discriminados por Seminário:

- 24 (vinte quatro)fitas de vídeo gravadas do Seminário Preliminar (em Vitória - ES, em novembro de 1996, no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações);

– 04 (quatro) fitas de vídeo gravadas do I Seminário Regional Colatina ES;

– 05 (cinco) fitas de vídeo gravadas do **II Seminário Regional** – em Guarapari (ES);

– 04 (quatro) fitas de vídeo gravadas do **III Seminário Regional** em Domingos Martins (ES);

– 04 (quatro) fitas de vídeo gravadas do **IV Seminário Regional** em Santa Tereza (ES);

(h) 83 fitas de áudio, extraídas das fitas de vídeo, encaminhadas à taquigrafia do Senado Federal para processamento de uma matriz de texto, inicial, logo a seguir uniformizada e sistematizada, por auxiliares da Coordenação do Projeto, em Vitória - Es, tendo em vista vindoura publicação de volumes alusivos a todos os Seminários (o Preliminar e os Regionais), pelo sistema gráfico do Senado Federal, para memória dos Seminários e divulgação dos trabalhos pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal;

(i) 5.300 (cinco mil e trezentos) cartazes (modelo anexo), alusivos a cada um dos Seminários Regionais, divulgados em todos os 77 (setenta e sete) Municípios do Estado do Espírito Santo (encaminhados a cada Prefeitura Municipal e Câmara de Vereadores), em especial na Grande Vitória e nos Municípios diretamente envolvidos e participantes em cada Seminário;

(j) 10.000 (dez mil) "folders" (modelo anexo), alusivos a cada um dos Seminários Regionais, divulgados em todos os 77 (setenta e sete) Municípios do Estado do Espírito Santo (encaminhados a cada Prefeitura Municipal e Câmara de Vereadores), em especial na Grande Vitória e nos Municípios diretamente envolvidos e participantes em cada Seminário;

- (k) 4 (quatro) almoços de confraternização, entre os participantes dos Seminários Regionais, patrocinados pelos Municípios envolvidos em cada Seminário, reunindo no encerramento dos 4 (quatro) Seminários em torno de 1.200 participantes, entre os quais estimadamente 450 lideranças políticas, entre Prefeitos e Vereadores, Secretários e outros administradores municipais, dirigentes partidários e líderes comunitários;

- (l) atuação de 21 conferencistas, em 30 Conferências e 16 debatedores, todos especialistas nos temas apreciados nos Seminários, somando estes últimos (debatedores) suas 31 intervenções técnicas relativas às conferências proferidas em cada Seminário Regional às 37 intervenções dos inscritos presentes no plenário, totalizando um conjunto de 68 intervenções nos debates travados nos 5 Seminários (o preliminar, em dezembro/96, e os regionais, de junho a novembro/97) ao todo realizados;

- (m) 2 (dois) **documentos de reivindicação regional** foram produzidos, designadamente os referentes aos Seminários Regionais de Domingos Martins (III Seminário Regional) e de Santa Tereza (IV Seminário Regional), onde 17 Municípios, reunidos em ambos os Encontros, organizaram uma pauta de problemas e necessidades tipicamente caracterizados em cada uma destas Regiões e os expuseram às autoridades, federais e estaduais, presentes às discussões, objetivando reunirem os esforços tendentes às soluções requeridas por estas reivindicações intermunicipais, encontrando-se em anexo o inteiro teor destes documentos.

II - realizações em andamento, decorrentes dos Seminários Regionais da 1a. Fase:

- 1.- estimativamente, 5 (cinco) volumes contendo textos técnicos, decorrentes das conferências proferidas no **Seminário Geral** (de novembro de 96) e nos **Seminários Regionais**, bem como contendo os pronunciamentos feitos por Senadores e outros parlamentares -- federais ou estaduais -- e autoridades ou personalidades presentes, tendo em vista a temática em debate em cada um desses Encontros, prevendo-se a futura edição dos volumes técnicos envolvendo os 9 Seminários, aqui referidos e originalmente propostos no programa; para atendimento desta programação editorial, acha-se em andamento, neste momento, a transformação dos **textos taquigrafados** (contendo a íntegra das conferências e pronunciamentos havidos nos Seminários) no Serviço de Taquigrafia do Senado Federal, por um encarregado com formação a isto adequada, em **textos correntes**, ou aptos à publicação. Após exame final e aposição do "nihil obstat" par parte de cada um dos expositores;

- 2 .- estão sendo programados **Manuais Municipais**, consistentes em livretos contendo dados sócio-econômicos e, em especial, turísticos de cada um dos Municípios alcançados pelos Seminários Regionais, em forma e quantidade que represente valioso

apoio do Projeto às Municipalidades, devendo tais Manuais vir encartados nos volumes técnicos referidos no item anterior e, de outro lado, serem reproduzidos em quantidade bastante para divulgação dos Municípios em todo o Espírito Santo e fora dele, neste caso com apoio de empresários e instituições públicos e privados;

- 3. - está sendo constituído um **Banco de Dados** para o Projeto, contendo dados informatizados, textos técnicos e informes em geral sobre o Espírito Santo, decorrentes dos Seminários ou não, inclusive achando-se previsto para desenvolvimento em 1998 um programa correlato, que pesquisará e sistematizará todos os estudos e levantamentos sobre desenvolvimento do Espírito Santo disponíveis no Estado e fora dele, de modo a selecionar grupos de trabalhos que possam ser atualizados, ou suscitarem a produção de novos trabalhos, para oportuna publicação e divulgação, com apoio do Senado Federal, prevendo-se o levantamento de estudos, p. ex., em Instituições de Ensino Superior (como a Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação da UFES) e de Ensino Secundário (como a Escola Técnica Federal do E. Santo e a de Santa Tereza), no Banco de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo, no Instituto Jones dos Santos Neves, na Rede Gazeta de Comunicações, no Instituto Histórico-Geográfico do E. Santo, etc..

VI - PARTICIPAÇÕES ESPECIAIS E FONTES DE APOIO DO PROJETO:

Variadas Instituições, públicas e privadas, personalidades e autoridades, participaram do Projeto em sua primeira fase, concorrendo cada um à sua vez e forma, ao bom proveito dos eventos já realizados, assim como personalidades e autoridades de diversificada procedência e representatividade federal, merecendo o reconhecimento da Coordenação e da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, sem dúvida.

- Sendo difícil, contudo, um agradecimento à altura e na forma devida a cada uma destas participações no âmbito de um **Relatório de Atividades**, ainda mais parcial, consignam-se neste documento as participações de mais destaque, sem tom exaustivo, considerando de uma forma geral que emprestaram sua colaboração de forma variada, seja por colocarem à disposição dos Seminários repartições, funcionários e equipamentos diversos (como no caso das Municipalidades que sediaram cada Seminário Regional, ou os Municípios que, participando de determinado Seminário, ocupavam Secretários municipais e respectivos auxiliares e veículos oficiais para comparecerem a reuniões de organização dos Encontros), seja por emprestarem seus serviços para atendimento dos trabalhos, sem

ônus para o Projeto (tal é o caso, por exemplo, da Rede Gazeta de Comunicações, quanto a veiculações, sem ônus financeiro, de anúncios em seus instrumentos de comunicação, seja por colocarem à disposição dos Seminários seus dirigentes, serviços e equipamentos (como foi o caso da Aracruz Celulose, da Companhia Vale do Rio Doce, Companhia Siderúrgica de Tubarão - CST, a Embratur, o Sebrae-ES, a Sedisa, o Centro Educacional Leonardo da Vinci, a Samarco Mineração,S/A. a Cia. de Transporte e Armazéns Gerais-Silotec, entre outras presenças de relevo adiante ressaltadas), em especial para participarem nas exposições ou conferências de cada Seminário, trazendo para os debates o peso de sua experiência e consolidado conhecimento prático e teórico em tantos campos do processo de desenvolvimento do Espírito Santo, objeto fundamental de todos os Seminários Regionais e do Projeto, como um todo.

- Assim, inúmeras instituições, autoridades, personalidades e dirigentes políticos justificam o registro do mais elevado agradecimento da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, bem como da Coordenação do Projeto, por muito, decididamente, que ensejaram, com sua participação, para o êxito dos trabalhos, desde o primeiro momento, a saber:

- **Governo do Estado do Espírito Santo**, por permanente comparecimento nos Seminários, seja com representantes ou o próprio Governador do Estado, Dr. Vítor Buaiz, como expositores nos temas dos Seminários, seja emprestando a cada Seminário do Projeto a formalidade e a oficialidade do interesse do Governo estadual nos trabalhos e debates, devendo-se registro especial às pessoas do Dr. Genserico Encarnação, do Professor Doutor Antônio Carlos Medeiros e Excelentíssimos Secretários Estaduais,

- **Senador Élcio Álvares**, líder do Governo Federal no Senado Federal, com pronunciamento e ativa participação em cada um dos Seminários Regionais, emprestando reforço de especial qualificação à realização desta 1a. Fase do programa, como Senador, membro assim da Instituição que promove o Projeto, marcando ainda mais a participação do Senado Federal nos Seminários,que, por sua Comissão Especial do Corredor Centro-Leste de Transporte, vêm sendo organizados,

- **SAMARCO MINERAÇÃO S. A.**, na pessoa de seu Diretor-Presidente, Dr. José Luciano Duarte Penido, e de seu gerente-geral no Estado do Espírito Santo, José Tadeu Moraes, especialmente,

- **COMPANHIA SIDERÚRGICA DE TUBARÃO - CST**, na pessoa de seu Vice-Presidente Executivo, Dr. José Armando de Figueiredo Campos, especialmente,

- **COMPANHIA DE TRANSPORTES E ARMAZÉNS GERAIS - SILOTEC**, na pessoa de seu Diretor-Presidente, Dr. Paulo Roberto de Campos, e de seu Gerente Administrativo no Estado do Espírito Santo, Dr. Oswaldo Cruz Filho, especialmente,

- **CEDISA - CENTRAL DE AÇO, S/A**, na pessoa de seu Diretor Presidente, Dr. Claudionor Dalla Bernardina, especialmente,

- **CENTRO EDUCACIONAL LEONARDO DA VINCI LTDA**, em Vitória - ES, na pessoa de seu Diretor, Professor José Antônio Gorza Pignaton, especialmente,

- **REDE GAZETA DE COMUNICAÇÕES**, em Vitória - ES, na pessoa de seu Diretor-Presidente, Dr. Carlos Fernando Monteiro Lindenberg Filho, especialmente,

- **Prefeitura Municipal de Colatina, em Colatina-ES**, na pessoa de seu Prefeito Municipal, Dr. Dilo Binda e Excelentíssimos Secretários Municipais,

- **Prefeitura Municipal de Guarapari, em Guarapari - ES**, na pessoa de seu Prefeito Municipal, Dr. Paulo Sérgio Borges, seu Chefe de Gabinete, Dr. Alfredo Coelho Fontes e Excelentíssimos Secretários Municipais,

- **SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO SESC NO ESPÍRITO SANTO**, nas pessoas do Diretor Regional do SESC no Espírito Santo, Dr. Guttman Uchôa de Mendonça, e de seu gerente geral do Centro de Turismo do SESC de Guarapari, Paulo Roberto Lago Barbosa, especialmente,

- **Faculdade de Turismo de Guarapari**, em Guarapari - ES, na pessoa do Presidente de sua Mantenedora, Antônio Gottardo, de seu Diretor de Faculdade, Professor Teotônio Madeira Dias, e da Diretora do Centro Acadêmico, Sandra Maria Gomes Tedoldi, especialmente,

- **Faculdade de Turismo do Centro Superior de Ciências Sociais**, da Sociedade Educacional do Espírito Santo-SEDES (U.V.V.), em Vila Velha-ES, na pessoa do Presidente em exercício de sua Mantenedora, José Luiz Dantas, e dos Professores do Curso de Turismo, Mário Petrocchi de Oliveira e Celso Perotta, especialmente,

- **FAESA - Faculdades Integradas FAESA-FACON-FACIN**, na pessoa do Presidente de sua Mantenedora, Professor Antário Alexandre Theodoro, do Diretor Alexandre Nunes Theodoro e dos Professores Maria Rita Soares Miguel e Watson de Araújo Monteiro, especialmente,

- **Prefeitura Municipal de Domingos Martins**, em Domingos Martins - ES, na pessoa de seu Prefeito Municipal, Pedrinho Raul Hoppe, sua Secretária Municipal de Turismo, Diomedes Caliman Maria Berger e demais Secretários Municipais,

- **Prefeitura Municipal de Santa Tereza**, em Santa Tereza - ES, na pessoa de seu Prefeito Municipal, Alcides Sylvestre, sua Chefe de Gabinete e vereadora, Maria José Foeger Romagna, seu Vice-Prefeito, Lacir André Ferreira,

- **Refrigerantes Coroa S. A.**, em Domingos Martins - ES, na pessoa de seu Diretor-Presidente, Roberto Kautsky, especialmente,

- **FARINAS-Indústria e Comércio de Massas Ltda**, em Vitória - ES, na pessoa de Diretor-Executivo, Tarciso Leles de Paula especialmente,

- **ARACRUZ CELULOSE S. A.**, na pessoa de seu Presidente, Luiz Kauffmann e de seu gerente para Meio-Ambiente, Carlos Alberto Roxo, especialmente,

- **CONSÓRCIO DO CORREDOR CENTRO-LESTE**, em Vitória - ES, na pessoa de seu Diretor-Presidente, Dr. Paulo Augusto Vivácqua, e da Diretora Sandra Maria Ferraz Stehlling, especialmente,

- **BISCOITOS KÉBIS LTDA.**, em Domingos Martins - ES, na pessoa de seu sócio-gerente, Walter Braun, especialmente,

- **PARÓQUIA EVANGÉLICA DA CONFISSÃO LUTERANA DE DOMINGOS MARTINS**, na pessoa do Sr. Fredelino Schaffel, e COMUNIDADE EVANGÉLICA DA CONFISSÃO LUTERANA, em Domingos Martins-ES, na pessoa do Sr. Otávio Kuster,.

- **CAIS-Consultoria e Assessoria à Integração de Sistemas**, estabelecida em Vitória - ES, especializada em assessoramento no campo da informática, que emprestou suporte técnico às demandas que o Projeto consumou neste domínio, sempre acorrendo com presteza e competência às solicitações da Coordenação dos Seminários, em particular seu Diretor Comercial Roberto Amaral e seus especialistas em processamento e programação de computadores.

Agradecimentos de todo especiais devem-se aos **expositores** e **debatedores** adiante discriminados, sem cujo conhecimento específico e empenho pessoal não seria possível a organização dos debates e sequência dos Seminários num plano de inteiro respeito técnico pelas abordagens de cada tema debatido, assegurando a confiabilidade e a isenção do Projeto em sua apreciação de questões cruciais envolvendo o processo de desenvolvimento do Estado do Espírito Santo, destacando-se:

- (a) <u>expositores:</u>

- Ricardo Ferreira dos Santos, Professor na UFES e Diretor da Cotia Trading S. A., responsável pela Conferência básica, presente em todos os Seminários,

- Sebastião José Ballarini, Professor na UFES e Diretor Financeiro do Banco de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo-BANDES,

- Almir Bressan Júnior, ex-Secretário de Estado do Meio-Ambiente no Espírito Santo, atual Secretário Municipal de Turismo, em Vitória - ES, consultor em Meio-Ambiente,

- Pedro Burnier, ex-Diretor da Aracruz Celulose S/A, especialista em assuntos de Agropecuária e Desenvolvimento,

- Rose de Freitas, ex-Deputada Federal, atual Diretora Administrativo-Financeira da EMBRATUR,

- Arthur Coutinho, empresário com base de atuação em Colatina, nas áreas de energia elétrica e bens frigorificados,

- Paulo Fraga, assessor especial da Diretoria do Banco de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo, especialista em assuntos de Agropecuária e Desenvolvimento Estadual,

- Sandra Maria Ferraz Stehlling, engenheira, Diretora do Consórcio do Corredor Centro-Leste de Transporte, em Vitória - ES, consultora em sistemas de transporte da produção e especialista em assuntos do Corredor Centro-Leste, referido,

- Marcos Tadeu Rosa, Professor universitário, especialista em assuntos de desenvolvimento educacional,

- Aminthas Loureiro Júnior, Professor universitário, economista, especialista em desenvolvimento econômico,

- Antônio Carlos de Medeiros, Professor universitário, Diretor da Agência de Desenvolvimento em Rede do Espírito Santo-ADERES, Secretário do Conselho Estadual de Desenvolvimento do Espírito Santo, consultor e especialista em políticas públicas,

- José Tadeu de Moraes, Gerente-Geral da SAMARCO MINERADORA S/A no Espírito Santo, especialista em assuntos de Mineração e Desenvolvimento Estratégico, representando a Presidência da Companhia, exercida pelo Sr. Jose Luciano Duarte Penido;

- Carlos Alberto Roxo, Gerente da ARACRUZ CELULOSE S/A para o Meio-Ambiente, especialista em Meio-Ambiente e Desenvolvimento, representando a Presidência da Companhia, exercida pelo Sr. Luís Kauffmann,

- José Geraldo Fernandes de Araújo, Professor da Universidade Federal de Viçosa - UFV, Doutor em Economia, especialista em Economia Rural e Agroturismo,

- Arlindo Villaschi Filho, ex-Diretor-Superintendente do Instituto Jones dos Santos Neves, ex-Secretário de Estado do Planejamento do Espírito Santo, Professor universitário, especialista em Desenvolvimento e Planejamento,

- Linda Susana Brant, Secretária Municipal do Meio-Ambiente em Guarapari - ES, especialista em Meio-Ambiente e Ecoturismo,

- Paulo Sérgio Borges, Prefeito Municipal de Guarapari-ES, ex-Presidente da EMCATUR-Empresa Capixaba de Turismo, especialista em temas de Turismo,

- Aldenir Chaves Paraguassu, Assessor Especial do Ministério do Meio-Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, especialista em Ecoturismo,

- José Ayres Ventura, Diretor Técnico da EMCAPA-Empresa Capixaba de Pesquisa (Agrícola), Doutor e PhD em Biologia Molecular e especialista em Tecnologia Agropecuária,

- Roberto Amadeu Fassarela, Professor universitário no Centro Agropecuário da UFES Universidade Federal do Espírito Santo, em Alegre-ES, especialista em Tecnologia da Agricultura e Desenvolvimento Agrícola,

- Roberto Mourão, Assessor Especial do Ministério do Meio-Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, especialista em Ecoturismo,

- Ariovaldo Quaglia, Assessor Especial da (EMBRATUR), especialista em temas de Turismo,

- Elídia Lago, Assessora Especial do Ministro da Secretaria Nacional de Políticas Regionais, especialista em Desenvolvimento Regional,

- Cláudio Heckman, Consultor Especial da EMBRATUR, especialista em Políticas de Turismo;

- Paulo Luiz Valério Borges, Gerente do Programa de Economia Agrícola do Ministério da Agricultura, especialista em temas da agropecuária, representando o Senhor Ministro da Agricultura, Senador Arlindo Porto, atuando como expositor no IV Seminário Regional.

- (b) <u>debatedores:</u>

- Mário José Petrocchi de Oliveira, Professor universitário, especialista em Energia e Turismo,

- Celso Perotta, Professor universtário, especialista em temas de Educação e Turismo,

- José Maria Nicolau, Professor universitário, especialista em estratégias de transportes, consultor em temas de engenharia de transportes,

- Válter de Prá, Secretário estadual para a Representação do Estado do Espírito Santo na Capital Federal (Brasília),

- Richard Moreira, consultor em temas de Turismo,

- Luzia Alves Toledo, Vice-Prefeita do Município de Vitória - ES,

- Luís Soresini, ex-Diretor da Aracruz Celulose S/A, especialista em temas de Desenvolvimento Econômico,

- Marcus Vinicius Sandoval Paixão, Professor da Escola Agrotécnica Federal de Santa Tereza - ES, especialista em técnicas de produção,

- Watson de Araújo Monteiro, Professor universitário na FAESA, especialista em Administração e Desenvolvimento,

- Robson Sarmento, Professor universitário no Centro Tecnológico da UFES - Universidade Federal do Espírito Santo, especialista em Meio-Ambiente, Saneamento e Engenharia de Infra-estruturas,

- Lézio Satler, ex-Deputado Federal, atual Delegado do Ministério da Educação e Cultura no Espírito Santo,

- Marcos Tadeu Rosa, Professor universitário, consultor e especialista em Educação e Desenvolvmento,

- Nyder Barbosa de Menezes, ex-Deputado Federal, especialista em Desenvolvimento Agrícola,

- Pedro Burnier, ex-Diretor da Aracruz Celulose, especialista em Desenvolvimento Agrícola;

- Benício Marques de Souza, Diretor do Banco de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo, especialista em Turismo e Desenvolvimento,

- Genserico Encarnação, Assessor Especial do Governo do Estado do Espírito Santo,

- Otacílio José Coser Filho, empresário no Estado do Espírito Santo, especialista em agroindústria e exportação,

- Linda Susana Brant, Secretária do Meio-Ambiente do Município de Guarapari-ES, especialista e consultora em Ecoturismo

- José Carlos da Fonseca Jr., Assessor Especial do Ministério da Fazenda, diplomata de carreira e especialista em desenvolvimento estratégico;

(c) Convidados especiais que foram (1) distinguidos por Diploma especialmente conferido pelo Projeto por destaque em seus ofícios, de proveito para o desenvolvimento do Espírito Santo, ou (2) que estiveram representando instituições e autoridades ou personalidades do Estado ou da área federal, a saber:

- Jefferson de Aguiar, ex-Senador Federal, empresário na área de negócios turísticos e hotelaria, agraciado com **Diploma do Mérito em Desenvolvimento Turístico**,

- João Eutrópio, médico, com atuação baseada em Afonso Cláudio e Municípios vizinhos, com larga ação em Medicina Social, agraciado com **Diploma do Mérito em Medicina Social**,

- Roberto Kautsky, empresário no Estado do Espírito Santo, com atuação em Desenvolvimento do Meio-Ambiente, agraciado com **Diploma do Mérito em Desenvolvimento Industrial**,

- Antário Alexandre Theodoro, Professor universitário, fundador das Faculdades Integradas (FAESA-FACON-FACIN), Presidente da Mantenedora da FAESA, agraciado com **Diploma do Mérito em Educação**,

- Nyder Barbosa de Menezes, ex-Deputado Federal, Presidente da Federação daAgricultura do Estado do Espírito Santo, especialista em temas de Desenvolvimento Agropecuário, agraciado com **Diploma do Mérito em Desenvolvimento Agrícola**,

- Carlos Fernando Monteiro Lindenberg Filho, (Diretor-Presidente) da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES, especialista em Comunicação Social, agraciado com **Diploma do Mérito em Comunicação Social**,

- Jônice Siqueira Tristão, empresário no Estado do Espírito Santo, especialista em temas de exportação e desenvolvimento industrial, agraciado com **Diploma do Mérito em Desenvolvimento Industrial**,

- Otacílio José Coser Filho, Diretor da COIMEX (EXPORTADORA), especialista em produção agrícola industrializada e exportação, agraciado com **Diploma do Mérito em Desenvolvimento Industrial**,

- Luzia Alves Toledo, ex-vereadora municipal em Vitória-ES, atual Vice-Prefeita da Capital do Estado, representando esta Municipalidade,

- Roberto Mattos de Freitas Mourão, do Ministério do Meio-Ambiente e Recursos Hídricos, representando o Senhor Ministro de Estado do Meio-Ambiente e Recursos Hídricos.

- (d) Instituições ou Grupos culturais e estudantis das Regiões, que compareceram com suas manifestações típicas, enriquecendo a agenda dos trabalhos e emprestando um ingrediente particularmente agregador e caloroso aos Encontros, podendo destacar-se:

- a Banda de Música de Afonso Cláudio, toda formada de jovens e promissores músicos daquela cidade, concretizando um interessante projeto comunitário de apoio e ocupação da juventude afonsoclaudense, desenvolvido por aquela Municipalidade com apoio do Governo federal e, em particular, do Senador José Ignácio Ferreira;

- o Grupo Musical de Domingos Martins, denominado "Grupo Folclórico Tanzfrende", de dança típica dessa cidade da Região Serrana do Espírito Santo,

- a Banda Martinense, banda de música de Domingos Martins - ES, mantido pela comunidade martinense, de conhecida atuação no Estado do Espírito Santo,

- a Banda de Música de Santa Tereza, toda formada de adolescentes e mantida pela comunidade e pela Municipalidade terezense,

- o Grupo de Apoio Turístico, de moças recepcionistas turísticas, da Secretaria de Turismo do Município de Guarapari - ES,

- as turmas de estudantes, e respectivos professores, da Escola Agrotécnica Federal do Município de Santa Tereza - ES, que demonstrou especial interesse nos trabalhos desenvolvidos no IV Seminário Regional, realizado naquela cidade serrana,

- os alunos do Curso de Pós-Graduação do Curso de Especialização em Corredor de Transporte, mantido pelo Curso de Engenharia, do Centro Tecnológico da Universidade Federal do Espírito Santo - UFES,

- os alunos do Curso de Turismo da Faculdade de Turismo de Vila Velha - ES (U. V. V.) e da Faculdade de Turismo de Guarapari - ES, que compareceram, com especial número e interesse, com seus docentes e discentes,

- os alunos das Faculdades Integradas FAESA-FACON-FACIN, de Vitória - ES, com marcante presença, em especial no III e IV Seminários Regionais.

- Com toda propriedade, torna-se indispensável ressaltar um registro de particular reconhecimento e gratidão a diversas participações à primeira vista pouco aparentes, mas sem as quais não teria sido possível o avanço de todos os providenciamentos indispensáveis à organização de eventos do porte, da significância e da conseqüência dos Seminários Regionais aqui objetivados, especialmente:

- os colaboradores do Escritório do Senador José Ignácio Ferreira, em Vitória - ES, com destaque a Maria da Paz Alves da Silva e Hildo Pinto Ribeiro (na divulgação dos convites e cartazes dos Seminários), Ronaldo Olmo (na gravação de todos os Seminários), João Francisco de Souza (no providenciamento de transporte para a Coordenação), Wanderli Cometti e Geraldo Vieira Simões Netto (na preparação, expedição e controle de expedientes organizativos dos Seminários e na manutenção e controle do material de uso corrente do Projeto), Geórgia Tápias Simões, Janete Ribeiro e Paulo César Dutra (no apoio de coordenação dos Seminários nos dias de sua ocorrência no Município-sede de cada Região), Antônio Francisco de Souza, Marcos Antônio Alecrim de Souza, Lacyra Assis Machado e Wanderley Anézio Sampaio (no controle de presenças e informações sobre a agenda de trabalho de cada Seminário, no dia de sua ocorrência), Joana D'Arc Alves da Silva (na análise de textos em geral e na sistematização dos textos taquigrafados, contendo as conferências pronunciadas nos Seminários, para fins de publicação), Nilson José Ramos (na organização de todo o trabalho informático do Projeto, orientação em programas de computador aos envolvidos no Projeto e organização dos Bancos de Dados do Projeto), Alan Roger Fagundes Caldeira (no apoio à programação e digitação de matérias técnicas demandadas pelos Seminários),

- a Secretária-Geral da Biblioteca do Senado Federal, em Brasília-DF, Maria Helena Ruy Ferreira, pelo especial empenho pessoal em assegurar a agilização dos encaminhamentos necessários aos trabalhos e que constituíam a parte daquela Alta Câmara Legislativa no Projeto, em particular por todos os acompanhamentos que emprestou no campo de impressos e divulgação de materiais informativos dos Seminários, sempre vitais para o pleno êxito dos trabalhos, bem como pela estimuladora presença com que, via de regra, marcou a agenda desses Encontros regionais,

- os funcionários do Gabinete do Senador José Ignácio Ferreira, em Brasília - DF, de um modo geral, e de um modo especial o Chefe de Gabinete James Raymundo Menezes de Carvalho, o Secretário da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, Marcos Santos Parente Filho, os funcionários do Senado Federal, Franklin Maciel Tôrres e José Luiz Vieira Xavier, que em um conjunto de atuações proporcionaram a parte cabente ao Senado Federal na realização de cada Encontro regional ora em referência.

- os especialistas em informática Tadeu Monteiro Simões, analista de sistemas da Companhia Siderúrgica de Tubarão-CST, Dênnis Santos de Sá, José Carlos de Almeida, Francisco Felipe Coelho e Osmar Vicente Sossai, que compareceram com suas habilidades técnicas específicas neste campo do processamento informático e possibilitaram a resolução e a organização de não poucos problemas e caminhos, na busca da melhor organização possível de cada Seminário e suas repercussões.

- Os especialistas em temas do interesse do Estado do Espírito Santo Luís Soresini, Lézio Satler, Ricardo Ferreira dos Santos, Almir Bressan Jr., Edvaldo Spósito, Mário Petrocchi de Oliveira, pelo espírito de aguda percepção das potencialidades, das realidades e dos problemas do processo de desenvolvimento do Estado do Espírito Santo, com o qual

inspiraram não só a organização, em si, do Projeto como, também, o desdobramento e o progressivo aprimoramento dos temários e dos debates travados em cada Seminário,

- Ainda dignas de registro e do correspondente agradecimento, as presenças especiais de parlamentares estaduais e federais do Estado do Espírito Santo, bem como das mensagens de apoio que, quando impedidos de se fazerem presentes, consignaram outros tantos parlamentares, executivos e lideranças políticas de nosso Estado, conforme alguns registros juntados, a título exemplificativo, a este Relatório, em Anexo próprio.

PROPOSTA PARA REALIZAÇÃO DA II FASE DO PROJETO

PROJETO "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO"

PROMOÇÃO DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE DE TRANSPORTE

SENADO FEDERAL

1.

PROPOSTA PARA REALIZAÇÃO DA 2a. FASE DO PROJETO

Considerando a íntegra original do Projeto em epígrafe, foram programados, inicialmente, 9 (nove) grandes Seminários para serem realizados no Estado do Espírito Santo, a saber:

- 1 Seminário Geral, com temas variados, envolvendo aspectos do processo desenvolvimentista do Espírito Santo como um todo, compreendendo enfoques gerais, regionais e, nalguns casos, até local ou municipal (ou de um conjunto de Municípios): evento já ocorrido em novembro de 1996, em Vitória-ES, no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, conforme pauta e material de divulgação que se acham anexados;

- 8 Seminários Regionais, com temas de alcance de cada uma das Regiões em que, para fins do Projeto ora em referência, foi o Estado do Espírito Santo dividido regionalmente, além de temas de caráter geral, ou atinentes ao Estado, globalmente, com

base em 2 Painéis Temáticos correspondentes a essas duas linhas de temas: desta agenda foram realizados 4 **Seminários Regionais** (sediados em Colatina, em 14/06/97, em Guarapari, em 09/08/97, em Domingos Martins, em 04/10/97, e em Santa Tereza, em 08/11/97), conforme detalhado no Relatório a que esta proposta se anexa.

Assim, em relação à proposta original do Projeto, que objetivava de início **Seminários Regionais**, ainda estão por realizar-se 4 (quatro) destes Seminários Regionais, previstos, em ordem cronológica, para efetivação em Linhares-ES, Cachoeiro do Itapemirim-ES, Muniz Freire-ES e São Mateus-ES, no que seria a 2a. Fase dos Encontros regionais inicialmente propostos, aos quais se somaram -- como adiante referiremos -- (1) 8 **Seminários Especiais** (de sentido semelhante aos Regionais, contudo deles diferindo porque abordarão **um único tema**, em seus mais variados aspectos, em regra atinente ao interesse geral, de todo o Estado, conquanto se prevejam enfoques regionais/locais) e (2) um programa especial de pesquisa dos estudos existentes (ou produtíveis) sobre o desenvolvimento do Espírito Santo, denominado **Projeto "Estudos Especiais"**

Nesta altura, pois, encontram-se na perspectiva deste ano, como objeto desta proposta:

(a) 4 **Seminários Regionais**;

(b) 8 **Seminários Especiais**;

(c) o **Projeto "Estudos Especiais"**, com síntese em anexo.

Propõe-se a efetivação dos 4 **Seminários Regionais** restantes, conforme a linha básica já aplicada aos realizados em 1997 (1a. Fase dos Seminários Regionais), nas localidades e épocas adiante indicadas:

- V SEMINÁRIO REGIONAL, em LINHARES-ES, na segunda quinzena de julho/98;

- VI SEMINÁRIO REGIONAL, em CACHOEIRO DO ITAPEMIRIM-ES, na segunda quinzena de agosto/98;

- VII SEMINÁRIO REGIONAL, em MUNIZ FREIRE-ES, na segunda quinzena de outubro/98;

- VIII SEMINÁRIO REGIONAL, em SÃO MATEUS-ES, na segunda quinzena de novembro/98.

Após o encerramento da 2a. Fase da programação dos **Seminários Regionais** (previsto para novembro/98), está prevista a realização do **I Grande Fórum Estadual para o Desenvolvimento do Espírito Santo**, com uma síntese dos temas debatidos nos Encontros

Regionais e a aplicação de uma abordagem final a esta linha temática, tendo em vista a sistematização das observações e próposições emergentes dos Seminários desenvolvidos neste programa original, congregando o Governo estadual e os 77 Municípios do Estado, em Guarapari-ES, no Centro de Convenções e Turismo do SESC desta cidade, estimada esta ocorrência para fevereiro/98.

Paralelamente, programa-se a organização dos 8 **Seminários Especiais**, em Municípios-sede e épocas a seguir discriminados:

- **I Seminário Especial**, em Marechal Floriano-ES, em agosto/98, tendo por tema **"Produtos por Município e Oportunidades Econômicas na Região Central-Serrana do Espírito Santo"**;

- **II Seminário Especial**, em Vitória-ES, em setembro/98, tendo por tema **"O Setor Energético do Espírito Santo nas Regiões Urbanas e na Área Rural do Estado"**;

- **III Seminário Especial**, em Cariacica-ES, em novembro/98, tendo por tema **"O Sistema de Escoamento da Produção do Estado em Face da Demanda Estadual e Nacional e da Internacionalização dos Negócios"**;

- **IV Seminário Especial**, na Serra-ES, em março/99, tendo por tema **"O Setor de Transportes e Portos no Estado em Face do Século XXI"**;

- **V Seminário Especial**, em Vila Velha-ES, em maio/99, tendo por tema **"A Região Metropolina da Grande Vitória e os Consórcios Intermunicipais, especialmente nos Setores Agropecuário, de Turismo, Meio-Ambiente, Segurança Pública, Educação e Saúde Pública"**;

- **VI Seminário Especial**, em Santa Leopoldina-ES, em julho/99, tendo por tema **"O Sistema Cooperativo e os Instrumentos de Apoio à Produção Agrícola"**;

- **VII Seminário Especial**, em Presidente Kennedy-ES, em setembro/99, tendo por tema **"O Sistema Viário e as Telecomunicações na Integração do Desenvolvimento Rural e Urbano do Espírito Santo"**;

- **VIII Seminário Especial**, em Viana-ES, em outubro/99, tendo por tema **"A Política Agro-Industrial para o Espírito Santo no Terceiro Milênio"**,

Semelhantemente ao que está planejado para quando do encerramento dos **Seminários Regionais**, a seguir da conclusão dos **Seminários Especiais** propõe-se a organização do **II Grande Fórum Estadual para o Desenvolvimento do Espírito Santo**, repassando em nível de crítica e sistematização as observações e proposições estabelecidas nos 8 (oito) Seminários Especiais, reunindo a participação do Governo estadual e de todos os

Municípios espírito-santenses, estimado esse evento para ocorrer em Guarapari-ES, no Centro de Convenções do SESC, em fevereiro do ano de 2.000.

Também está projetada a implantação do **Projeto "Estudos Especiais"**, já referido, a partir de abril/98, estendendo-se suas atividades até agosto do ano 2.000, compreendendo:

(a) **uma 1a. Fase** - de abril/98 a agosto/98, com previsão de um **balancete**, em setembro/98, de todos os estudos sobre desenvolvimento do Espírito Santo até esta altura identificados, sistematizados em controle informatizado e preliminarmente selecionados para atualização ou geração de estudos complementares ou novos;

(b) **uma 2a. Fase** - de setembro/98 a dezembro/98, com um **Primeiro Relatório Anual**, a ser passado à Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, até final de dezembro de 1998;

(c) **uma 3a. Fase** - de dezembro/98 a agosto/99, continuação dos trabalhos, atualizando e comparando os estudos levantados, com um **balancete** a ser passado à Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, até final de setembro/99, contendo um panorama de todos os estudos apurados e sistematizados até este momento;

(d) **uma 4a. Fase** - conclusiva do Projeto, de outubro/99 a agosto do ano 2000, da qual se elaborará um **balanço geral** [illegible], sobre todos os estudos apurados e respectivas fontes geradoras e autores, que comporão um **Banco de Dados** sobre **Estudos para o Desenvolvimento do Espírito Santo**, apontando os **estudos existentes** e os **novos** (ou gerados durante a execução do Projeto), que estarão selecionados para posterior publicação e divulgação pelo Senado Federal, bem como consolidando, atualizando e provendo a manutenção do Projeto, dai em diante, como um todo..

Para a realização da pauta de eventos acima referida, tornam-se necessários, alguns elementos para viabilização, por parte da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, desse conjunto de atividades do **Projeto "Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo"**, em sua configuração atual, retro discriminada, sendo indispensáveis, para estarem ainda no mês de fevereiro disponíveis, estas providências:

(a) apoio da Imprensa de um modo geral e, em especial, da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES, na forma de publicidade em jornal, referentemente a todos os **Seminários Regionais e Especiais**, na medida de calendário indicado em anexo, bem como veiculação, em chamadas rápidas, em televisão e rádio desta mesmo sistema estadual de comunicação;

(b) apoio do Centro Educacional Leonardo da Vinci, em Vitória-ES, na forma de serviços de xerox de materiais e expedientes demandados pelo Projeto, como ocorreu solicitamente na 1a Fase concluída em novembro'97;

(c) definição do veículo disponível e compatível -- inclusive combustível -- para deslocamentos da Coordenação a Municípios vinculados (como sede ou como participante de Seminário) ao Projeto, de abril/98 a dezembro/99;

(d) definição do pessoal de apoio das atividades, sejam:

- os diretamente ocupados com a organização e realização (no Município-sede) dos Seminários Regionais e Especiais;

- os vinculados ao Escritório do Senador José Ignácio Ferreira, estando cogitados inicialmente, entre outros, os atendimentos:

(1) de um encarregado da filmagem, em vídeo, de cada um dos Seminários programados, da reprodução de registros de áudio (tendo em vista a composição de textos taquigrafados, para posterior sistematização e publicação pelo Senado Federal), da produção de cópias de fitas de vídeo, com registros dos debates dos Seminários, para divulgação ou anexação a Relatórios do Projeto, provendo-se, particularmente, o transporte deste auxiliar (e respectivo material de trabalho) em separado para os locais dos Seminários;

(2) de um encarregado da comunicação e divulgação do Projeto pela Imprensa em geral, como responsável por uma **Agenda de Comunicação** do Projeto previamente definida pela Coordenação e aprovada pelo Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, provendo todas as redes e fontes informativas de permanente atualização e referências sobre o Projeto e sobre os Seminários, antes e depois de sua realização;

(3) de dois encarregados da organização da expedição de correspondências, convites e materiais de informação do Projeto, bem como para o cadastramento de participantes por Seminário, tendo em vista constituir um **Acervo de Dados** com informes pessoais completos sobre tais participantes;

(4) dos funcionários do Escritório do Senador José Ignácio Ferreira, de um modo geral, para darem apoio, nos trabalhos, regularmente, nos dias em que se desenvolvam os Seminários;

(e) definição das Instituições que possam, na forma que lhes seja própria, emprestar apoio material institucional -- em especial sob forma de serviços e equipamentos -- ao Projeto, em especial o Instituto dos Advogados do Estado do E. Santo-IAEES, como associado ao Programa, além de Empresas atuantes no Estado;

(f) encaminhamento do Projeto, com os **Seminários Regionais** e os **Especiais**, bem como com o **Programa "Estudos Especiais"**, ao Ministério da Agricultura para obtenção de apoio, sob forma de recursos financeiros, regularmente demonstrados a essa fonte apoiadora, aos Seminários e Estudos Especiais, tendo em vista a dominância, no Projeto, de temas relativos ao campo de interesse daquela pasta ministerial;

(g) definição do espaço físico, em especial no Escritório do Senador José Ignácio Ferreira, que será ocupado pelas atividades do Projeto de abril/98 a agosto do ano 2.000;

(h) definição dos equipamentos, serviços e responsabilidades do Escritório do Senador José Ignácio Ferreira em face das demandas das atividades do Projeto, por seus Seminários e Estudos Especiais, referidos;

(i) definição dos encargos do Senado Federal, em especial estabelecendo como de sua responsabilidade os serviços gráficos ("folders", Manuais Municipais, certificados, diplomas de mérito, cartazes, folhetos, etc, alusivos aos Seminários e Estudos Especiais), conforme **Cronograma de Trabalho** previamente assentado pela Coordenação do Projeto, conciliadamente com o setor técnico (para impressos e publicação) do Senado Federal, bem como serviços de revisão, correção e uniformização de todos os **textos taquigrafados** transformados pela Coordenação do Projeto em **textos correntes**, aptos para publicação pelo Senado Federal nos volumes técnicos que registrarão a memória do Projeto, contendo todos os debates nele travados;

(j) definição da responsabilidade por hospedagem dos conferencistas de outros Estados e dos componentes da Coordenação, para os Seminários, quando de seu deslocamento e eventual permanência em Municípios do interior do Estado, sempre que se tiver em vista a realização desses Encontros, como, p. ex., no que respeita à Coordenação, nas reuniões preparatórias de cada Seminário, realizadas antecedentemente a estes nos Municípios-sede.

Vitória(ES), em 5 de fevereiro de 1998

Professor Geraldo Vieira Simões Filho
(Coordenador-Geral do Projeto)

Ademir João Corrêa
(Coordenador-Adjunto)

Senador JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA

ANEXO I

ÍNTEGRA DOS PROJETOS:

1. "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA OS DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO"

2. "ESTUDOS ESPECIAIS"

PROJETO "SEMINÁRIOS REGIONAIS"

PROMOÇÃO E ORGANIZAÇÃO DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE DE TRANSPORTE, DO SENADO FEDERAL

1. Linha geral do Programa:

16 (dezesseis) Seminários, no plano geral do Projeto, entre Seminários regionais e especiais (oito em cada uma destas duas séries), a serem realizados nos sábados em Regiões (os Seminários denominados Regionais) e Municípios (os Seminários denominados Especiais) diversos do Estado do Espírito Santo, definidas estas sedes pela Coordenação do Projeto, tendo por critério a descentralização dos Seminários, de forma que o Projeto assegure bem distribuída atenção a todo o espaço estadual, com base na maior diversificação sócio-econômica possível das regiões e comunidades municipais alcançadas pelo programa.

Em princípio, os Seminários ocuparão as manhãs e tardes de sábados, com sessões de 08,30 às 14,30 horas, com intervalo para "coffee break" (às 11.15 horas) e um almoço de confraternização geral, após a conclusão de cada Seminários, para todos os participantes que se encontrem no evento a seu final, estimado este almoço para 15,00 horas,

e estando previstos os Seminários (os Regionais e os Especiais) para serem realizados **de maio de 1997 a outubro de 1999**.

Está programada a produção de textos temáticos, contendo a base das exposições ou palestras de cada Seminário, produzidos pelos conferencistas do Projeto, para distribuição aos participantes e a terceiros interessados, bem como para posterior publicação e divulgação pelo Senado Federal, em volumes seriados, à medida em que se vai concluindo cada Seminário.

Do mesmo modo, está previsto o registro de todos os Seminários em vídeo-cassete, constituindo um acervo vivo (de imagem e som) de todos os debates, para posterior reprodução e acesso para Municípios e entidades outras, públicas ou privadas, que se interessem pela consulta a estes registros.

Ainda, como mais um dos variados produtos dos Seminários, planeja-se a organização de "folders" ou **manuais** (guias) turísticos de cada um dos Municípios envolvidos nas diversas Regiões em que transcorram os debates do Projeto, objetivando-se uma ampla divulgação desses materiais, mesmo após os Seminários, seja no Espírito Santo seja em outros Estados, programada a impressão desses **manuais** pelo Senado Federal, com a cooperação de entidades que apoiem o Projeto.

Por fim, os Seminários (Regionais e Especiais) ensejarão a formação e a manutenção de um Banco de Dados, composto por documentos, estudos técnicos, livros, relatórios de pesquisa, etc., que sejam gerados pelos Seminários, ou em função deles, ou a eles, de alguma forma se relacionem, para subsídio do próprio Projeto e abertura à consulta de interessados institucionais, em geral.

2. Definição preliminar das Regiões-sede e dos Municípios previstos para ocorrência dos Seminários:

2.1 Região Noroeste (Seminário em Colatina), realizado em 14/ 6/ 97

2.2 Região Sul-Litorânea (Seminário em Guarapari), realizado em 9/ 8/ 97

2.3 Região Central-Serrana I (Seminário em Domingos Martins), realizado em 4/ 10/ 97

2.4 Região Central-Serrana II (Seminário em Santa Tereza), realizado em 8/ 11/ 97

2.5 Região Central (Seminário em Linhares)

2.6 Região Sul (Seminário em Cachoeiro do Itapemirim)

2.7 Região Sudoeste (Seminário em Muniz Freire)

2.8 Região Nordeste (Seminário em São Mateus)

3. Entidades participantes convidadas:

Pelo fato de os Seminários Regionais serem **intermunicipais**, o Programa está composto para consorciar, em especial, as Municipalidades de cada Região-sede, assim como entidades privadas e públicas, dessa mesma Região ou a ela externas, que serão mobilizadas para apoio ao projeto.

Numa linha semelhante, mobilizando Municípios em torno da Municipalidade-sede e mesmo Municípios de outras regiões do Estado, os Seminários Especiais desenvolverão debates de **temas únicos**, contudo enfocados, em geral, na perspectiva do interesse do Espírito Santo, de um modo global.

Com estas linhas de abrangência, estarão convidados a participar no Projeto, especialmente, os Governos municipais, o Governo estadual, Instituições públicas (como Bancos de Desenvolvimento, Secretarias de Estado e de Municípios, etc.) e privadas (como a Companhia Siderúrgica de Tubarão, a Samarco Mineradora S/A, a Rede GAZETA DE COMUNICAÇÃO, etc.), bem como Instituições de Ensino Superior e Secundário, associações comunitárias, etc..

4. Linha de temas a serem desenvolvidos e população-alvo:

Nos Seminários Regionais:

(a) **linha temática** - temas de interesse para o desenvolvimento de cada Região-sede, constituindo um 1o. PAINEL de interesse regional, sobretudo, e temas mais voltados para o desenvolvimento do Estado, como um todo, abordados num 2o. PAINEL, de interesse estadual geral, ambos os Painéis desenvolvidos na perspectiva do atual processo

COMISSÃO ESPECIAL E

de internacionalização da vida dos países, e na linha de tendências do Século XXI, sob o signo da Informação, da Competição e da Integração;

(b) **população-alvo** - entidades (públicas e privadas) envolvidas com a problemática do desenvolvimento estadual, profissionais liberais, lideranças políticas e profissionais, administradores públicos, parlamentares, estudantes universitários, estudantes secundaristas, etc..

Nos Seminários Especiais:

(a) **linha temática** - temas de interesse do Estado em geral ou de uma dada Região do Estado, tratados à razão de um por Seminário Especial, por isto estando planejada a discussão desses **temas únicos** no maior número possível de aspectos, diversamente dos Seminários Regionais, organizados em torno de variados temas regionais e estaduais, sempre na perspectiva do novo século que já se apresenta;

(b) **população-alvo** - a mesma definida acima, para os Seminários Regionais.

5. Linha de abordagem dos Seminários:

5.1 A partir da realidade corrente e das potencialidades do Estado do Espírito Santo e de cada Região-sede, estabelecer um diagnóstico das condições para o desenvolvimento e integração regional-estadual com vistas ao Século XXI, conciliado ao processo de desenvolvimento nacional e considerando, em particular, as projeções (a) do Corredor Centro-Leste de Comércio Exterior, (b) do MERCOSUL e (c) da economia globalizada.

5.2 Uma agenda de temas relativos ao desenvolvimento estadual, como um todo, mas em que se deverão apropriar as peculiaridades sócio-culturais de cada Região-sede, selecionados sob o critério da mais ampla variedade possível, como base das exposições e debates do II Painel de cada Seminário Regional.

5.3 uma agenda de temas efetivamente mais vinculados a uma dada Região do Estado, que nos Seminários Regionais receberão a correspondente abordagem em um Painel ou Mesa-Redonda especialmente dirigida às peculiaridades da Região em que se estiver realizando o **Seminário Regional**, em cada caso, para serem desenvolvidos no I PAINEL de cada um destes Seminários, além de uma agenda de temas de interesse estadual, nos Seminários Especiais, mas analisados nos mais variados aspectos, com tratamento aprofundado, realizados em Municípios previamente definidos pela Coordenação do Projeto,

5.4 Adaptação dos temas do Grande Seminário sobre o Corredor Centro-Leste de Comércio Exterior, ocorrido em dezembro de 1996, no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES (sob patrocínio da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal), às peculiaridades de cada Região-sede, divulgando tais temas e as atividades dessa mesma Comissão especial do Senado Federal no interior do Espírito Santo, bem como interiorizando as preocupações e discussões estratégicas decorrentes do novo contexto (de internacionalização, de competitividade e de integração político-econômica) em que se tem de inserir o desenvolvimento do Estado.

5.5 Ênfase na **finalidade pedagógica** dos Seminários, pela natureza mesma do evento (programa formador de uma consciência geral, no Estado, sobre os problemas e as perspectivas do desenvolvimento estadual sintonizado com os novos tempos), a despeito do público-alvo especial que congregará, estando prevista, conforme já apontado, a produção de **textos técnicos** sobre os temas expostos, produzidos por **especialistas** que atuem como conferencistas ou debatedores nos Seminários do Projeto; estes mesmos textos serão dados à publicação e ao acesso geral, conforme acima consignado, mas terão destinação especial a bibliotecas, centros de estudos, escolas e entidades culturais que os possam abrir à consulta e à pesquisa.

5.6 Empreender, ao ensejo dos debates dos Seminários, a divulgação do **perfil sócio-econômico** e do **perfil histórico-cultural** de cada Região-sede (**produtos**, **serviços**, **atividades culturais**, **fatos históricos**, **folclore**, **etnografia**, **demografia** e **dados políticos** por Município e por Região), que serão levantados e consolidados por especialistas do Projeto; divulgar em todo o Estado do Espírito Santo, e fora dele, informações turísticas básicas dos Municípios de cada Região-sede dos Seminários Regionais, em "folder" institucional turístico de cada Município, a ser produzido com apoio do Senado Federal.

6. Estrutura-modelo dos Seminários:

-**Abertura: pelo Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, Senador José Ignácio Ferreira** .....de 8,00/ 8,20 hs

-Palavra do Exmo. Senhor Governador do Estado do Espírito Santo.....de 8,20/ 8,40 hs

- Saudação do Senhor Prefeito Municipal da cidade-sede de cada Seminário Regional.....de 8,40/ 8,50 hs

I PAINEL(de enfoque regional):

- Conferência-base (proferida em todas as Regiões-sede, envolvendo um tema que, embora possa dizer respeito ao interesse de todo o Estado, receba ênfase particularizada àquela Região em que se esteja realizando cada Seminário): proferida pelo Professor Ricardo Santos.....de 8,50/ 9,30 hs

- 2 Conferências, a seguir, sobre temas de ênfase regional, com tempo de 35 minutos para cada painelista, atuando 2 a 3 debatedores, que se referirão a estas exposições, com tempo de até 5 minutos por debatedor .....de 9,30/ 11,15 hs

- Intervalo para "coffee break".....de 11,15/ 11,35 hs

II PAINEL(de interesse estadual geral, sem particularização à Região-sede do Seminário):

- 3 Conferências, de interesse geral a todo o Estado, tendo como expositores convidados especialistas em desenvolvimento estadual (geral e regional), sempre com enfoque que integre os debates na perspectiva do sistema do Corredor Centro-Leste e na das novas tendências da realidade mundial, sendo o tema-síntese deste Painel (e motivador de todo o Projeto) " O Espírito Santo na Perspectiva do Mercosul e da Globalização " .....de 11,35/ 13,20 hs

Nota: A cada expositor caberão 35 minutos, e 3 a 4 debatedores, especialistas em temas da economia estadual, se referirão ao conferencista de sua preferência, cabendo a cada um uma intervenção de até 5 minutos.

- Debates (como acima orientado).....de 13,20/ 14,30 hs

- Encerramento: **pelo Prefeito do Município-sede do Seminário**.....

.....às 14,30 horas

7. Plano de Comunicação do Projeto:

- jornais
- televisão
- rádio
- carros-volante (nas Regiões)
- cartazes e "folders"
- mala direta (seletiva)
- reuniões prelimares em cada Região-sede, até 15 dias antes do Seminário Regional respectivo, apresentando o projeto a lideranças e instituições locais.

8. Calendário e Mapa dos Seminários (agenda provisória, dependente de datas específicas e conferencistas)

8.1 - SEMINÁRIOS REGIONAIS:

I Seminário Regional - em Colatina-ES, tema central: "Desenvolvimento da Região Noroeste e a Problemática do Meio-Ambiente na Região", junho/ 97 (realizado)

II Seminário Regional - em Guarapari-ES, tema central: "O Turismo e o Desenvolvimento da Região Sul-Litorânea e do Espírito Santo", agosto/ 97 (realizado)

III Seminário Regional - em Domingos Martins-ES, tema central: "Desenvolvimento, Meio-Ambiente e Turismo na Região Central-Serrana do Espírito Santo", outubro/ 97 (realizado)

IV Seminário Regional - em Santa Tereza-ES, tema central: "O Setor Agropecuário no Desenvolvimento do Espírito Santo", novembro/ 97 (realizado)

V Seminário Regional - em Linhares-ES, tema central: "O Setor Agropecuário no Desenvolvimento do Espírito Santo" (continuação da pauta de temas do IV Seminário Regional), julho/ 98

VI Seminário Regional - em Cachoeiro do Itapemirim-ES, tema central: "O Setor Minerário e a Política Industrial do Estado", agosto/ 98

VII Seminário Regional - em Muniz Freire-ES, tema central: "A Pecuária no Processo de Desenvolvimento do Espírito Santo", outubro de 1998

VIII Seminário Regional - em São Mateus-ES, tema central: "O Setor da Educação e da Pesquisa no Processo de Desenvolvimento do Estado", novembro/ 98.

8.2. SEMINÁRIOS ESPECIAIS - a serem realizados em 8 Municípios, a partir de temas únicos (Seminários unitemáticos), com enfoque dos mais variados aspectos de cada tema-base, estando definida esta linha temática:

I Seminário Especial - em Marechal Floriano-ES, tema central: "Produtos por Município e Oportunidades Econômicas na Região Central-Serrana do Espírito Santo", agosto/ 98

II Seminário Especial - em Vitória-ES, tema central: "O Setor Energético do Espírito Santo", setembro/ 98

III Seminário Especial - em Cariacica-ES, tema central: "O Sistema de Escoamento da Produção do Estado em Face da Demanda Estadual e Nacional e da Internacionalização dos Negócios", novembro/98

IV Seminário Especial - na Serra-ES, tema central: "O Setor de Transportes do Estado em Face do Século XXI", março/ 99

V Seminário Especial - em Vila Velha-ES, tema central: "As Regiões Metropolitanas e os Consórcios Intermunicipais", maio/ 99

VI Seminário Especial - em Santa Leopoldina-ES, tema central: "O Sistema Cooperativo e os Consórcios Intermunicipais como Apoio à Produção Agrícola", julho/ 99

VII Seminário Especial - em Presidente Kennedy-ES, tema central: " O Sistema Viário, as Telecomunicações e a Energia na Integração do Desenvolvimento Rural e Urbano do Espírito Santo", setembro/ 99

VIII Seminário Especial - em Viana-ES, tema central: "A Política Industrial para o Setor Agropecuário do Espírito Santo no 3o. Milênio", outubro/ 99

9. Convidados especiais:

Eventualmente, atuarão como expositores nos Seminários especialistas externos ao Estado do Espírito Santo, com intervenções pertinentes ao programa.

10. Participação Especial:

Estão previstos para uma participação especial no Projeto, sob a forma de entidades associadas ao evento, o **Instituto dos Advogados do Estado do Espírito Santo-IAEES**, em Vitória(ES), entidade nacional da classe dos advogados com uma tradicional unidade em atividade no Estado, e a **Fundação Vamos Dar as Mãos**, instituição sem fins lucrativos, de utilidade pública estadual e municipal (no Espírito Santo e na Capital do Estado), o primeiro sendo solicitado a emprestar sua referência institucional em algumas atividades do Projeto que mais se aproximem à sua linha de ação e, ainda, a ceder parte de seu espaço físico para nele funcionar uma seção do Projeto (inicialmente, estima-se que ali opere a sede de reuniões gerais da Coordenação, o Banco de Dados, no que se conecte com o PRODASEN, do Senado Federal), o Supremo Tribunal Federal e os Tribunais Superiores do país, bem como o arquivo de estudos e documentos do Projeto correlato "Estudos Especiais", a Fundação retro-referida sendo solicitada a emprestar sua estrutura para a divulgação dos Seminários e a mobilização de participações em cada Município-sede.

11. Coordenação Geral do Projeto (todos profissionais do Espírito Santo):

Sede do Projeto: Em Vitória(ES): à Rua Quintino Bocaiúva, 16, Edifício Navemar , sala 908, Centro.

Participantes:

Professor Geraldo Vieira Simões Filho (Coordenação-geral)

Professor Ricardo Santos - Luís Soresine
Professor Mário Petrocchi - Edvaldo Spósito
Almir Bressan - Ademir João Corrêa
Sandra Maria Ferraz Stehlling - Lézio Satler
Luiz Otávio Rodrigues Coelho - Benício Marques de Souza
Professor Gabriel Bittencourt

Apoio da Coordenação:
Paulo César Dutra (Assessoria da Coordenação e Comunicação)

Expediente da Coordenação:
-Wanderli Cometti (Secretaria do Projeto) - Nilson José Ramos (Serviços de Informática)
-Maria da Paz Alves da Silva(Secretaria) - Ronaldo Olmo (Produção de TV e Áudio)
-Tadeu Monteiro Simões (Gerenciamento do Banco de Dados)
-Joana D Arc Alves da Silva(Análise de Textos e Conversão de Notas Taquigráficas)

Coordenação de cada Seminário Regional:

Em cada Município-sede de **Seminário Regional** ou de **Seminário Especial** será mantida uma unidade da Coordenação Geral, com base em um Coordenador-adjunto domiciliado no Município, ou a ele estreitamente ligado, de sorte a encaminhar, em harmonia com as linhas gerais de coordenação, medidas de organização do evento que dependam mais diretamente de autoridades ou de participantes desse Município-sede e dos Municípios abrangidos no Seminário, conforme definido no Projeto.

Com igual finalidade, funcionarão em apoio da Coordenação (tanto da Coordenação-geral quanto de sua unidade que funcione no Município-sede) Coordenadores municipais, em cada Municipalidade envolvida na Região respectiva, designado cada um deles pelo Prefeito Municipal pertinente, cabendo-lhes atuar na mobilização de personalidades, instituições e autoridades locais, além de participaantes outros, em geral, para asseegurar participação significativa de cada Município nos Seminários, tudo em articulação direta com o Coordenador-adjunto do Município-sede.

Projeto "ESTUDOS ESPECIAIS"

- Objetivo Geral -

Apurar estudos, sob forma de **pesquisas, relatórios técnicos, diagnósticos, teses, monografias, estudos de viabilidade**, etc., que incidam no tema **desenvolvimento sócio-econômico** do Estado do Espírito Santo, seja em âmbito geográfico global ou regional (estadual), seja na perspectiva da vida estadual geral ou em setores dela (estudos setoriais), tendo em vista a constituição de um grande Banco de Estudos sobre o Espírito Santo no âmbito (regional ou global) e na perspectiva (geral ou setorial) de interesse acima especificados, para possibilitar consulta e divulgação desses trabalhos de uma forma geral .

- **Objetivos específicos**-

- Desenvolver o preliminar levantamento de estudos os mais diversificados, existentes, sobre temas de interesse para o desenvolvimento do Espírito Santo, procurando (1) identificá-los (tema, autor, fator que o determinou, natureza do estudo, etc.) e (2) obter o texto integral de cada estudo, para arquivamento em acervo próprio,

- Desenvolver a organização de um acervo, a ser denominado BANCO DE ESTUDOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, mantendo arquivo informatizado desse conjunto e arquivo de textos integrais de todos os estudos levantados,

- Executar a pré-seleção de 20 estudos por **série temática** (conforme esclarecido em ponto adiante) pela Coordenação, atualizando-os de modo que traduzam a realidade atual do Estado a partir da linha original de enfoque que exploraram,

- Executar um programa de novos estudos desdobrados do acervo pesquisado, sempre tendo por motivo aquele do desenvolvimento e da revelação de aspectos da vida do Espírito Santo,

- Executar um programa de novos estudos independentes de correlação com os levantados pelo presente projeto, neste caso sintonizando-os com os fatos da atual realidade do Espírito Santo e do país, no corrente contexto mundial,

- Implementar um **Calendário de Publicação** de trabalhos dentre os pré-selecionados, conforme acima referido, com o apoio editorial (1) do Senado Federal, por sua Subsecretaria de Edições Técnicas, (2) da Fundação Ceciliano Abel de Almeida/UFES, (3) da Aracruz Celulose S/A e (4) do Governo do Estado do Espírito Santo, a seguir submetidas as publicações a ampla divulgação no Estado e fora dele, a escolas, instituições de pesquisa, empresas públicas e privadas, etc., com o sentido de um grande Banco de Informações para Empreendimentos no Estado do Espírito Santo..

- Particularmente, constituir material de estudos que permita a organização e publicação, para posterior divulgação, de:

(a) uma obra que tenha por objeto " **O Espírito Santo em Números** ";
(b) uma obra, de atualização contínua, que tenha por objeto "**Inventário de Oportunidades de Empreendimentos no Espírito Santo**".

- **Justificativa do Projeto** -

Explica o presente projeto o interesse do **Senado Federal**, representativo dos Estados-membros, em estimular ações e estudos que digam respeito ao desenvolvimento e fortalecimento dos Estados federados.

No caso específico, a Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte do Senado Federal, que objetiva o estudo e o debate dos fatores e ações relativas ao desenvolvimento da Região dos Cerrados do Brasil, tem direto interesse na apuração das potencialidades e da realidade do processo desenvolvimentista dos Estados desta Região, aí enquadrando-se programas como o presente, que tem por escopo a pesquisa de todo o universo de estudos que possam impulsionar ou subsidiar o empreendimento, por políticas públicas e ações privadas, do desenvolvimento harmônico do Espírito Santo.

- Linha básica do Projeto :

O Projeto parte da premissa de que a raiz do processo de desenvolvimento do Espírito Santo se caracteriza, ainda, por grande identificação com o setor agropecuário, mas esse mesmo processo se acha, atualmente, sob o influxo das grandes transformações por que passa todo o mundo, no sentido da diversificação, massificação e competição que envolvem todo e qualquer processo produtivo local ou mundial, tudo isto impondo ao sistema de desenvolvimento do espírito-santense uma mudança de perfil, que absorva convenientemente as novas tecnologias e a corrente onda de comunicação e informação, característica destes novos tempos.

Por isto, o programa ora apresentado tem em mira colher tudo o que, sob forma de estudos técnico-científicos, revele preocupação com o processo desenvolvimentista do Estado, em particular os que lhe apontem para a diversificação, renovação, desconcentração e racionalização dos processos de produção.

Assim, com esta diretriz, o programa será conduzido por uma metódica e ampla pesquisa das instituições organizadoras dos estudos referidos, ou deles destinatárias, para fins de pré-selecionar, inicialmente, dois universos (**séries temáticas**) de trabalhos:

(1) - os estudos diretamente voltados para o desenvolvimento estadual, ou efetuados com esta direta finalidade por órgãos governamentais ou por instituições particulares, aqui identificada a **série temática-desenvolvimento** ;

(2) - os estudos de sentido histórico-cultural, que, ainda que não tenham sido determinados por imediata demanda de alguma política governamental ou implantação de um projeto econômico privado, possam relacionar-se a outros estudos existentes ou a motivar novos estudos para o desenvolvimento do Estado (são exemplos, trabalhos realizados, mesmo por pesquisadores individuais, para divulgar aspectos históricos, culturais ou turísticos da vida estadual espírito-santense, como estudos sobre comunidades de imigrantes, sobre movimentos migracionais, sobre manifestações folclóricas e artísticas, sobre estatísticas e ocorrências de endemias, etc., envolvendo referências para medidas de governo ou decisões que visem à fixação e ocupação produtiva em regiões do Estado e possam embasar ações práticas do desenvolvimento estadual, neste ponto presente a **série temática-histórico-cultural**.

Nesta projeção, a linha cronológica básica dos trabalhos prevê o seguinte desdobramento:

- de abril/98 até dezembro/98 - formação, organização e manutenção de um Cadastro completo de estudos sobre o Espírito Santo, para abrir à consulta geral (estudantes, professores, profissionais liberais, autoridades públicas, homens de negócios, políticos, etc.), além de divulgá-lo a instituições, públicas ou privadas, do Estado do Espírito Santo ou de fora dele; concomitantemente a este levantamento, será pré-selecionado um conjunto de 20 estudos por série temática (de acordo com o adiante configurado) para posterior atualização e publicação;

- até agosto/ 99 - atualização (ou produção de novos estudos, se for o caso) e encaminhamento à publicação de 20 estudos, em cada uma das 2 séries temáticas acima referidas (Série Temática Desenvolvimento e Série Temática Histórico-Cultural)

- até agosto/2000 - consolidação, atualização e manutenção do Projeto.

Grupo de Trabalho/ Coordenação:

- Prof. Geraldo Vieira Simões Filho (Coordenador Geral - Ademir João Corrêa
- Prof. Renato José da Costa Pacheco - Edvaldo Spósito - Prof. Ricardo Santos
- Profa Adriana Pereira Campos - Almir Bressan Júnior - Luis Soresine
- Prof. Domingos Azevedo - Prof Marcelo Basílio - Prof. Robson Sarmento
- Sandra M. Ferraz Stehling - Prof. Gabriel Bittencourt

Sede do Projeto:

- Gabinete do Senador José Ignácio Ferreira (PSDB-ES)-Vitória (ES).

. Organização do Projeto:
- Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal

. Apoio Administrativo do Projeto em Vitória-ES:
a definir

. Fontes Iniciais de Pesquisa dos Estudos:

(1)- Institucionais:

(a) Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação da UFES- projetos de pesquisa cadastrados;

(b) Pró-Reitoria de Extensão da UFES-..... projetos de extensão cadastrados;

(c) Laboratórios de Ensino de Cursos da UFES e de outras Instituições de Ensino Superior -..... projetos especiais desenvolvidos;

(d) Cursos de Graduação e Pós-Graduação da UFES e de outras Instituições de Ensino Superior do Estado do Espírito Santo-.....monografias produzidas;

(e) Instituto Jones Santos Neves-IJSN;

(f) Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo-BANDES;

(g) SEBRAE-ES ;

(h) Instituto Histórico Geográfico do Espírito Santo-IBGE;

(i) Secretaria do Planejamento do Espírito Santo;

(j) Secretarias de Estado do Espírito Santo que tenham gerado ou encomendado estudos de pertinência para o projeto;

(k) Secretarias (ou órgãos similares) de Ciência e Tecnologia das Prefeituras Municipais (como a de Vitória) ou do Estado, que promovam estudos de interesse para o projeto, em especial a Coordenação Estadual de Ciência e Tecnologia do Governo do Espírito Santo;

(l) Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo-FINDES;

(m)Instituto de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo-IDEIES;

(n) Empresas Governamentais, federais ou não, ou privadas (CVRD, Companhia Siderúrgica de Tubarão-CST, Telest, Escelsa, Emcapa, Aracruz Celulose, etc.).

(II)- Pessoais:

(a) pesquisadores econômicos;

(b) pesquisadores outros da área social;

(c) pesquisadores da área jurídica.

(d) pesquisadores da área tecnológica;

(e) pesquisadores da área biológica

ANEXO II

MATERIAL DE DIVULGAÇÃO DOS SEMINÁRIOS:

1. MODELOS DE "FOLDERS"

2. MODELO DE MANUAL DE ORIENTAÇÃO SOBRE AS SESSÕES DOS SEMINÁRIOS

3. MODELOS DE CARTAZES

4. ANÚNCIOS DE JORNAL

5. MATÉRIAS DE JORNAL

DIA 18 DE DEZEMBRO

TEMA: MERCOSUL – ROTAS MARÍTIMAS

1 – NAVEGAÇÃO

• *Dr. Gonçalo Torrealba*
Presidente do Sindarma

2 – ESPÍRITO SANTO E SUA INSERÇÃO NO MERCOSUL

• *Conselheiro Fernando Jacques*
Ministério das Relações Exteriores

3 – COMPLEXO PORTUÁRIO DO ESPÍRITO SANTO, MERCOSUL E A ECONOMIA DE MINAS GERAIS

• *Dr. Francisco Américo*

Presidente da Associação Comercial de Minas Gerais

COMISSÃO ESPECIAL CORREDOR CENTRO-LESTE

PRESIDENTE: SENADOR JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA
RELATOR: SENADOR MAURO MIRANDA
VICE-PRESIDENTE: SENADOR JONAS PINHEIRO

TITULARES

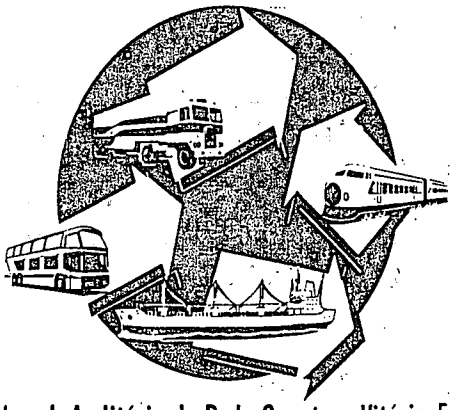
SENADOR FLAVIANO MELO
SENADOR GERSON CAMATA
SENADOR JONAS PINHEIRO
SENADOR JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA
SENADOR JÚLIO CAMPOS
SENADOR LÚDIO COELHO
SENADOR LAURO CAMPOS
SENADOR LEOMAR QUINTANILHA
SENADOR MAURO MIRANDA
SENADOR WALDECK ORNELAS

SUPLENTES

SENADOR CASILDO MALDANER
SENADOR EDISON LOBÃO
SENADOR ERNANDES AMORIM
SENADOR JOEL DE HOLLANDA
SENADOR LEVY DIAS

SEMINÁRIO SENADO FEDERAL
CORREDOR CENTRO-LESTE

A Comissão Especial do Corredor Centro-Leste pretende efetivar reflexão crítica sobre as perspectivas de pleno desenvolvimento do Estado do Espírito Santo e, com o concurso das variadas esferas oficiais que atuam na área, representantes da iniciativa privada e especialistas, buscar alternativas mais amplas e integradas para o melhor aproveitamento da potencialidade da região



Local: Auditório da Rede Gazeta – Vitória-E
Data: 19 de novembro de 1996
Horário: 18h30min

DIA 19 DE NOVEMBRO

ABERTURA

1 – "CORREDOR CENTRO-LESTE E A INTEGRAÇÃO ATLÂNTICA DO MERCOSUL"
• *Dr. Paulo Vivácqua*
Diretor Presidente do Consórcio do Corredor Centro-Leste

2 – "VISÃO ESTRATÉGICA DO ESPÍRITO SANTO EM RELAÇÃO AO PAÍS E O GRANDE SALTO DENTRO DE UMA ECONOMIA GLOBALIZADA"
• *Embaixador Ronaldo Sardenberg*
Secretário de Assuntos Estratégicos

3 – *Governador do Estado do Espírito Santo,*
• *Dr. Vitor Buaiz*

DIA 25 DE NOVEMBRO

TEMA: FERROVIAS I

1 – INTERMODALIDADE
• *Dr. Clesio Andrade*
Presidente da CNT

2 – CORREDOR CENTRO-LESTE
• *Drª Sandra Stehling*

3 – FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA
• *Dr. Bernardo Figueiredo*

DIA 26 DE NOVEMBRO

TEMA: FERROVIAS II

1 – FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA
• *Dr. Sergio Misse*
Diretor do ENEFER

DIA 2 DE DEZEMBRO

TEMA: PORTOS I

1 – PRIVATIZAÇÃO PORTUÁRIA
• *Dr. Alcides Saldanha*
Ministro dos Transportes

2 – TELEMÁTICA INFORMACIONAL
• *Dr. Roberto Nogueira*
Diretor da Mistech

3 – COMPLEXO PORTUÁRIO E O PORTO DE SEPETIBA
• *Dr. Máximo Borgo Filho*
Diretor da CONSULPORT

DIA 3 DE DEZEMBRO

TEMA: PORTOS II

1 – GLOBALIZAÇÃO DA ECONOMIA CAPIXABA E AS TELECOMUNICAÇÕES – CONCEITO DE TELEPORTO
• *Dr. Dilio Sérgio Penedo*
Presidente da Embratel

DIA 9 DE DEZEMBRO

TEMA: DESENVOLVIMENTO REGIONAL

1 – CADA MUNICÍPIO UM PRODUTO
• *Dr. Paulo Vivácqua*
Diretor-Presidente do Consórcio do Corredor Centro-Leste

2 – MARINOCULTURA
• *Dr. Olimpio Faissol*

DIA 10 DE DEZEMBRO

TEMA: AEROPORTO INTL DE CARGAS

1 – AEROPORTO INTERNACIONAL DE CARGAS
• *Brigadeiro Adyr da Silva*
Presidente da Infraero

2 – INTEGRAÇÃO SISTÊMICA DO MODAL AÉREO E OS SISTEMAS ADUANEIROS
• *Dr. Geraldo Sá*
Diretor-Presidente da Multiterminais

DIA 16 DE DEZEMBRO

TEMA: COMÉRCIO EXTERIOR/CENTRO DE LOGÍSTICA INTERNACIONAL

1 – CST SEUS INVESTIMENTOS E OS NOVOS CENÁRIOS PARA A ECONOMIA DO ESPÍRITO SANTO
• *Dr. José Armando Figueiredo*
Vice-Presidente da CST

2 – VITÓRIA: CENTRO DE COMÉRCIO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
• *Dr. Luís Paulo Veloso Lucas*
Prefeito eleito de Vitória

3 – PÓLO AUTOMOBILÍSTICO DO ESPÍRITO SANTO
• *Dr. Washington Arménio Lopes*
Presidente da Asia Motors

DIA 17 DE DEZEMBRO

TEMA: ENERGIA

1 – O GÁS NO ESPÍRITO SANTO
• *Dr. José Fantine*
Superintendente de Planejamento da Petrobras

2 – CO-GERAÇÃO
• *Dr. José Armando Figueiredo Campos*
Presidente da CST

SEMINÁRIO SENADO FEDERAL "Corredor CENTROLESTE"

1.0 - ABERTURA *(JÁ REALIZADA)*
Data : 19 / 11 / 96 - 18:30 h

- Senador José Ignácio Ferreira

- Governador do Estado do Espíritc Santo - Dr. Vitor Buaiz

Palestras : *(JÁ REALIZADAS)*

- VISÃO ESTRATÉGICA DO ES EM RELAÇÃO AO PAÍS E O GRANDE SALTO DENTRO DE UMA ECONOMIA GLOBALIZADA - Embaixador Ronaldo Sardenberg

- Corredor CENTROLESTE e a integração Atlântica do MERCOSUL - Dr. Paulo Augusto Vivacqua - Diretor Presidente do Consórcio Operacional do Corredor CENTROLESTE

2.0 - ASPECTOS TEMÁTICOS

FERROVIAS I *(JÁ REALIZADAS)*
Data : 25 / 11 / 96 - 14:30 h

Palestrantes :

- Intermodalidade - Dr. Bernardo Figueiredo - Assessor da Presidência da CNT - Confederação Nacional de Transportes

- O Corredor CENTROLESTE - Um conceito de logística de Transportes - Dra. Sandra Stehling

- Ferrovia Centro-Atlântica - Planos Estratégicos - Dr. Bernardo Figueiredo

Moderação : - Dr. José Maria Nicolau - Professor do Centro Tecnológico da UFES

Debatedores : - Dr. Sérgio Borges - BANDES
- Dr. Fernando Betarello - Secretaria de Transportes do Espírito Santo

FERROVIAS II *(JÁ REALIZADAS)*
Data : 26 / 11 / 96 - 14:30 h

Palestrantes :

- Corredor Ferroviário Atlântico - Dr. Sérgio Misse - Diretor da ENEFER

Moderação : - Dra. Sandra Berredo - Secretária Estadual de Ações Estratégicas e Planejamento

Debatedores : - Dr. José Tadeu de Moraes - Superintendente do Porto de Ubú - SAMARCO
- Dr. Luiz Soresini - Secretário de Agricultura, Indústria e Comércio de ARACRUZ

PORTOS I ***(JÁ REALIZADAS)***
Data : 02 /12 /96 - 18:30 h

Palestrantes :

- Privatização Portuária - Dr. Jorge Medauar - Secretário de Transportes Aquaviários do Ministério dos Transportes

- O Conceito Moderno de Porto como Foco de Comércio Exterior - Dr. Máximo Borgo Filho - Diretor da CONSULPORT

- O Compiexo Portuário do ES e o Porto de Sepetiba - Dr. Osmar Rebelo de Oliveira - Presidente da ABTP - Associação Brasileira dos Terminais Privativos / Diretor do PORTOCEL

Moderação : - Dr. Marcelo Morgado Horta - Diretor da ORIENTA Consultoria

Debatedores : - Dr. Afonso Andára da Silva - Diretor Presidente da CODESA
- Dr. Plínio Brito - Gerente do Terminal Porto de Praia Mole / Diretor da ABTP
- Dr. Eduardo Guterra - Presidente do Sindicato Unificado da Orla Portuária - SUPORT

PORTO II ***(JÁ REALIZADAS)***
Data : 03 /12 / 96 - **14:30 h**

Palestrantes :

- Teleporto - Dr. Dílio Sérgio Penedo - Presidente da EMBRATEL
- Telemática Informacional - Dr. Roberto Nogueira - Diretor da MISTECH - Tecnologia Gerencial e Tecnologia da Informação e Professor da COPPEAD - UFRJ

Moderação : - Dr. Victor Martins - Secretário Executivo da Câmara Estadual do Corredor CENTROLESTE

Debatedores : - Sr. Jetro Dantas - Presidente da INTERSINDICAL Portuária
- Dr. Luiz Soresini -Secretário de Agricultura, Indústria e Comércio da Prefeitura de ARACRUZ
- Dr. Paulo Menezes - Diretor de Desenvolvimento da CODESA

DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Data : 09 / 12 / 96 - 18:30 h

Palestrantes :

- Cada Vila um Produto - **Dr. Paulo Augusto Vivacqua** - Diretor Presidente do Consórcio do Corredor CENTROLESTE

- A CIRM - Algumas Atividades Desenvolvidas. Uma Visão Prospectiva - O Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva - Levantamento na Plataforma Continental - Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental - **Capitão de Mar-e-Guerra Telmo Viiela de Albuquerque** - Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar - CIRM

-Marinocultura - **Dr. Olímpio Faissol** - Diretor de Projeto de Marinocultura em Angra dos Reis

Moderação : - Hercílio Figueiredo - Corredor CENTROLESTE

Debatedores : - Dr. Rui Ribeiro - Consultor do Conselho de Reforma do Estado (Gov.ES)

- Dr. Paulo Sérgio Federici - Técnico do BANDES - Banco de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CARGAS / EADIs
Data : 10 / 12 / 96 - 18:30 h

Palestrantes :

- Aeroporto Internacional de Cargas do ES -**Brigadeiro Adyr da Silva** -Pres. da INFRAERO

- Integração Sistêmica do Transporte Intermodal e os Sistemas Aduaneiros - **Dr. Geraldo Sá** - Diretor Presidente da MULTITERMINAIS

Moderação : - Dra. Elisabeth da Cunha Chaves - Superintendente da INFRAERO-ES

Debatedores : - Dr. Guilherme Lacerda - Diretor de Operações do BANDES
- Dr. Guilherme Sarcinelli - Diretor da COIMEX
- Dr. Carlos Ernesto de Campos - Diretor da SILOTEC

COMÉRCIO EXTERIOR / CENTRO DE LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Data : 16 / 12 / 96 - 18:30 h

Palestrantes :

- CST e a satelização de seus investimentos - **Dr. José Armando Campos** - Diretor Vice-Presidente Executivo da CST

- Vitória : Centro de Comércio do Corredor CENTROLESTE - Pref. Eleito **Dr.Luiz Paulo Vellozo Lucas**

Moderação :

Debatedores : - Dr. Sebastião Ballarini - Diretor Financeiro do BANDES
- Dr. Arthur Carlos Gerhardt Santos - Diretor da Cotia Trading/SINDIEX
- Dr. Orlando Machado - Diretor da COIMEX

ENERGIA

Data : 17 / 12 / 96 - 18:30 h

Palestrantes :

- O gás no Espírito Santo - Planejamento Estratégico - **Dr. José Fantini** - Superintendente de Planejamento da PETROBRÁS

- Cogeração - **Dr. José Armando Campos** - Diretor Vice-Presidente Executivo da CST

Moderação :

Debatedores : - Dr. Ernesto Mosaner - FINDES

- Dr. José Luciano Penido - Presidente da SAMARCO
* Dr. Gésio Andrade - Petrobrás Distribuidora

MERCOSUL - Rotas Marítimas
Data : 18 / 12 / 96 - 18:30 h

Palestrantes :

- Navegação Internacional e de Cabotagem - **Almirante Armando Ferreira Vidigal** - Diretor do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima

*- Espírito Santo e sua inserção no MERCOSUL - Representante do Ministério das Relações Exteriores

- Complexo Portuário do ES , MERCOSUL e a economia de MG - **Dr. Francisco Américo Paiva** - Presidente da Associação Comercial de MG / Diretor do Consórcio CENTROLESTE

Moderação : - Dr. José Teófilo Oliveira - Diretor da CONSULTIME

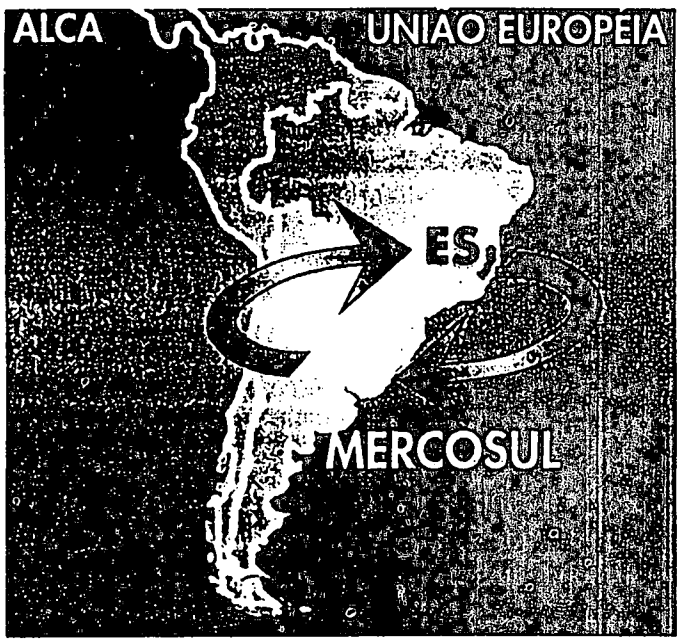
Debatedores : - Dr. Vinícius Alves- Diretor Superintendente do SEBRAE-ES
- Public. Roicles Coelho - Pres. Associação Comercial de Vitória

SENADO FEDERAL
Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação
1º SEMINÁRIO REGIONAL
PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO
Expositores: Ricardo Santos, Paulo Augusto Vivacqua, Sebastião José Balarini, Marcos Tadeu Rosa, Arthur Coutinho, Paulo Fraga, Arlindo Villaschi, Almir Bressan, Aminthas Loureiro Júnior, Pedro Burnier e Sandra Maria Ferraz Stehling.

CONVIDADO ESPECIAL

Professor Aurélio Wander Bastos

Secretário de Direito Econômico do Ministério da Justiça



REGIÃO NOROESTE

DATA: 14 de junho de 1997

das 8 às 18h25m em Colatina-ES

Abertura:
Senador José Ignácio Ferreira
(Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste do Senado Federal)

Participação Especial:
Governador do Estado, Dr. Vitor Buaiz

MUNICÍPIOS ABRANGIDOS NA REGIÃO NOROESTE

Colatina, Águia Branca, Baixo Guandu, Mantenópolis, Pancas, Água Doce do Norte, Alto Rio Novo, Barra de São Francisco, Marilândia, São Domingos do Norte, Vila Valério e São Gabriel da Palha.

TEMÁRIO CENTRAL

"Desenvolvimento no Espírito Santo para o Século XXI"
"Oportunidades Econômicas: Produtos por Grupo de Município"
"Perspectiva de Desenvolvimento Industrial na Região"
"O Espírito Santo na Perspectiva do MERCOSUL e da Globalização"
"Diversificação Econômica e Exportação no Desenvolvimento Estadual"

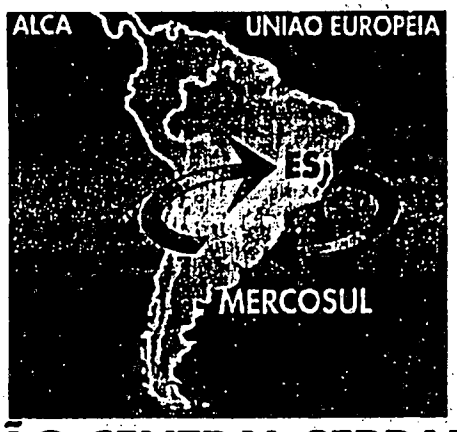
PARTICIPE INSCREVENDO-SE:
Na Secretaria Municipal de Planejamento
da Prefeitura de Colatina (027) 722-5000
Na Sede do Projeto em Vitória - (027) 223-3132
e 223-3688 - FAX (027) 223-1843

SENADO FEDERAL

Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação

3º SEMINÁRIO REGIONAL

PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO



REGIÃO CENTRAL-SERRANA I

Data: 4 de outubro de 1997, em Domingos Martins, no Ginásio Municipal de Esportes
Das 8:00 às 14 horas

Abertura:
Senador José Ignácio Ferreira (Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste do Senado Federal)

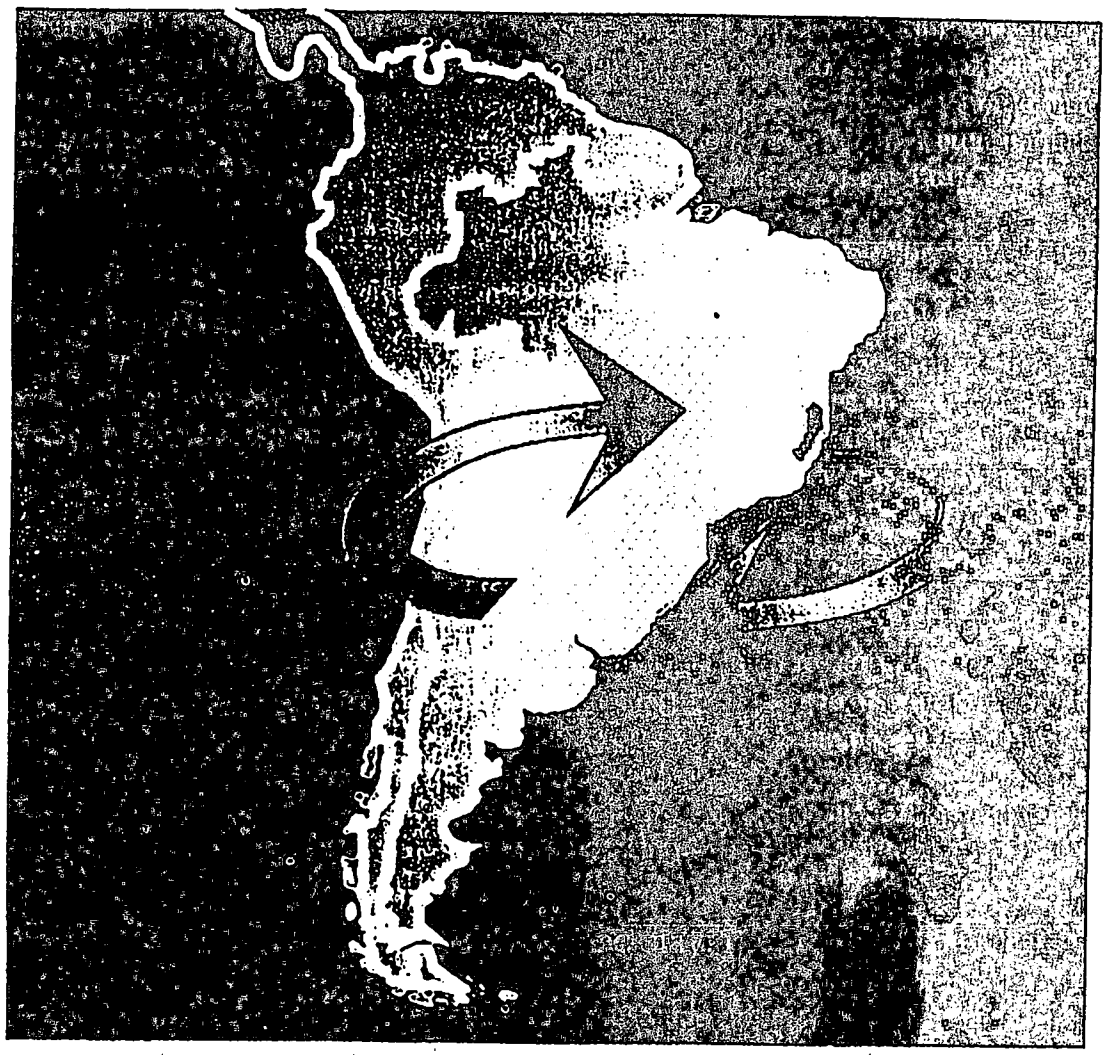
Participação Especial:
Governador do Estado - Dr. Vitor Buaiz

TEMAS CENTRAIS
"Desenvolvimento e Meio Ambiente" e "Perspectivas do Turismo na Região Central-Serrana"

PARTICIPE INSCREVENDO-SE:
Na Secretaria de Turismo de Domingos Martins pelo telefone (027) 268.1344 ou fax (027) 268.1239
Na sede do Projeto em Vitória - (027) 223.3132
e 223.3688 - Fax (027) 223.1843

INSCRIÇÕES GRATUITAS

DIA - 19/09



porque eu vou apoiar o senador José Ignácio, e não serei candidato ao Senado, se o Presidente Fernando Henrique me pedir, serei candidato a deputado". Agora, isso é um assunto de página virada, que cada um decide o que quer. Realmente é um assunto que cada um age como acha que deve, eu só tenho pena das pessoas que fazem da vida um cálculo, das pessoas tristes que não vibram com a vida, e das pessoas que tem uma aridez enorme na alma , que vivem só como se a vida fosse um cálculo permanente como se as pessoas fossem uma condução que você pega e salta ali sem nenhum compromisso, onde não é inerente a política. Penso em que qualquer circunstância você tem que ter o mínimo de coerência na sua vida, então gostaria de encerrar esse assunto, achando que quando você não gera lealdade duráveis, você não gera amizade sincera, quando as pessoas que estão ao seu lado mesmo, as que estão caminhando contigo, não confia naquilo que você diz, eu acho muito ruim.

VV- Já que o Senhor está transcodificando o seu discurso quais são as costas largas do ex prefeito de Brasília?

-Isso cabe a ele responder.

VV- Na hipótese do Sr ser aprovado pela convenção do PSDB, se o Sr tiver que enfrentar como candidato o seu dileto amigo e companheiro de Senado Gérson Camata, como é que seria uma campanha dessa?

SE EU TIVER QUE DISPUTAR COM O CAMATA, ISSO VAI FAZER MUITO MAL PARA O MEU CORAÇÃO ATÉ PORQUE EU O VEJO COMO UM HOMEM COM GRANDE CAPACIDADE DE AGREGAÇÃO

-Primeiro,Camata é um homem de bem com a vida, é um homem que hoje tem uma situação psicológica incrívelmente aberta, para a vida. Se eu pudesse ver numa televisão do futuro, o que vai acontecer e visse o que vai acontece com Camata, se ele será ou não será candidato, eu não diria a ninguém, nem a minha mulher, pois acho que estaria insultando o Camata numa coisa que cabe a ele próprio dicidir, eu acho que ele próprio ainda não formou uma convicção sobre o que ele vai fazer, então cabe a mim respeitar e mesmo que eu soubesse eu não diria, mas eu iria respeitar porque eu não poderia abordar os seus caminhos até porque eu não acho que ele tenha um plano definido em relação a isso. Eu e Camata temos as melhores relações, a visão de um confronto meu com Camata - eu espero que não ocorra - iria fazer um mal para o meu coração nesse confronto, até porque eu acho que o Camata é uma pessoa com grande capacidade de agregação e que se coloca numa posição que eu imagino para viver esses tempos. É um homem que cisca para dentro, que agrega. Me lembro de um grande exemplo que Dirceu Cardoso dava de ciscar para dentro e ciscar para fora. Ele falava sobre um determinado cidadão, que nós já falamos aqui sobre ele que dizia assim: "esse moço parece um pinto dentro de um pires", ou seja, botaram a comida no pires, ele no fim come por que ele cisca muito para fora, eu achava o exemplo do Dirceu uma coisa muito fantástica, mas, eu gostaria que isso não ocorre-se.Não há nenhum acordo entre os 3 senadores para mecher com o distino do Espírito Santo a revelia das lideraças do estado. Nós continuamos isoladamente na liderança, fazendo contatos, fazendo seminários sobre desenvolvimento do estado que essa é uma das grandes coisas que estão sendo feitos silenciosamente no estado. Eu já estou no 4º seminário, um na Rede Gazeta, que durou 15 dias que a edição de livros sairão breve, é um grande serviço para o ES. Gostaria muito de que essa disputa não ocorresse, até porque eu vejo nele qualidades para ser um bom governador, já foi, e foi muito bem sucedido, mas é evidente que eu tenho deixado claro pro meu partido que não posso admitir a hipótese do PSDB não lançar candidatos, eu gostaria muito que o Camata não viesse a disputar, mas se tiver que ser, vamos a uma bela luta e se o PSDB entender que eu serei o candidato dele, travaremos uma bela luta em favor do estado, qualquer um dos dois que ganhar será muito importante para o ES.

EU VEJO A NEGAÇÃO DA ZPE DA SERRA, COMO UM COMPROMISSO NÃO CUMPRIDO COM O ESPÍRITO SANTO E O MINISTRO VAI TER QUE ENFRENTAR A REAÇÃO DA BANCADA, E DO POVO DO ESPÍRITO SANTO

VV- O Sr vencendo a convensão acredita que o Paulo Hartung irá acompanhar o Senhor?

-Eu tenho que acreditar pois eu sou otimista, agora a resposta tem que ser dada por ele. Eu fiz isso com Max, a quem eu acompanhei no dia da convensão, e passei a caminhar junto apartir daquela hora. Cabe a ele decidir.

A GAZETA

4 – Vitória (ES), quarta-feira, 13 de agosto de 1997

Rodovia

Magnífico, instrutivo, educativo, assim foi o II Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo, promovido pela comissão do Corredor Centro-Leste do Senado Federal, ocorrido dia 9 do corrente mês, no Centro de Convenções do Sesc, em Guarapari. Todos aqueles que participaram desse Seminário, debruçados em uma enorme bagagem de conhecimentos de seus palestrantes, por certo não esquecerão aqueles momentos. Emocionado e gratificado fiquei ao ouvir por várias e várias vezes, por quase todos que usaram da oratória, o nome de nosso Município de Presidente Kennedy, no que diz respeito à conclusão da Rodovia ES-060 (Rodovia do Sol) que o cortará até a divisa com o Estado do Rio de Janeiro. Desta forma senti de perto a emoção, o êxito de um trabalho duro, de uma jornada que está sendo patrocinada pelos prefeitos de Piúma, Samuel Zuqui; Itapemirim, Dinowalde R. P. Júnior; Marataízes: Ananias Francisco Vieira; e Presidente Kennedy: Paulo dos Santos Burguês. Atentos, com coragem, tenacidade e garra, estão os referidos prefeitos imbuídos do firme propósito de ver concluída esta rodovia, que tanto aflige, que tanta falta nos faz. Acredito estar chegando a nossa vez. Estamos conseguindo com nossa luta, nossa determinação e apelos, acordar nossos dignos parlamentares que e berço esplêndido haviam esquecido o interesse maior de nossos municípios: a Rodovia do Sol, com sua ligação até a divisa de nosso Estado com o Rio de Janeiro, em Presidente Kennedy (litoral). É indiscutível dizer da necessidade que têm todos os municípios citados de ver implantada esta importante rodovia. Será ela a viga mestra do progresso, da riqueza da região, através de incentivos, investimentos na área hoteleira, industrial e comercial, em torno da idéia turística, proporcionando e gerando novos empregos, despertando-se da atual ociosidade cultural e econômica.

Fernando Mario Mário Marrequim
Presidente Kennedy

Gabinete do Senador José Ignácio Ferreira Prodasen - Mala Direta e Agenda Telefô

Pelo Social

O vereador Sinfrônio, de Anchieta, pede para que o prefeito Moacyrzinho legalize gratuitamente os imóveis das pessoas carentes. Pede, ainda que se faça um levantamento pela assistência social e, após, encaminhe a Câmara dos vereadores projeto nesse sentido.

Correndo Risco

A deflação significa que a oferta de produtos está maior que a sua demanda. O baixo poder aquisitivo e o desemprego têm contribuido coloquialmente o povo está sem dinheiro para gastar. Do lado da oferta, os empresários lutam para colocarem no mercado produtos de qualidade com preços competitivos, inviabilizados pelo juros altos para a modernidade de suas indústrias. Enquanto isso não acontece, o que são as demissões como a única forma de cortar despesas com as vendas em baixa. Segundo alguns economistas, a deflação é pior do que a inflação. Os problemas sociais tendem a se agravarem, o que reverterá contra o empregador e o governo. Os políticos que se cuidem, achem logo uma saída, senão daqui a pouco o povo vai pedir a volta da ditadura.

Rodovia do Sol

O primeiro político a defender a continuidade do asfalto da Rodovia do Sol de Marataízes até a divisa com o Rio de Janeiro foi o prefeito Samuel Zuqui, assim como a sua duplicação. Nesse sentido, o senador Élcio Álvares, no II Seminário Região Sul-Litorânea do Espírito Santo, dia nove de agosto último, em Guarapari, também defendeu.

PSDB - Filiação

Todo cidadão que quizer se filiar ao PSDB - Partido da Social Democracia Brasileira - é só procurar os vereadores do Partido: JUNINHO - ROCHINHA E JOCARLY. Valeu, Sinfrônio!

Aula de Democracia

O dia 21 de agosto de 1997 deve ser considerado como o dia "D". Pela primeira vez na história de Piúma aconteceu uma audiência pública promovida por um executivo municipal. Fato inusitado de exemplo de Democracia. Quem criticou foi porque não sabe o que é participação popular. Nesse dia o prefeito municipal de Piúma, Samuel Zuqui, procurou ouvir a população para se basear no projeto de lei que altera a Lei nº 192: Código de Obras e Edificações do município.

Móveis Paganini
Móveis - Eletrodomésticos em Geral
Crediário Próprio
Direção de Virgílio e Martins Paganini
Rua Major Vieira, 211 - Iconha - Espírito Santo
Fone/Fax: 537-1304

Seminário discute desenvolvimento no E

Seminário Regional propôs na Região Central-Serrana a diversificação de produtos exportáveis para ampliar o mercado exter

isolidado na quinta posição de exportador brasileiro, o Espíri-ito precisa diversificar os pro- exportáveis se quiser expandir do. A posição foi defendida on-lo economista Ricardo Santos é o Terceiro Seminário Regio-ra o Desenvolvimento do Espí-anto, realizado em Domingos -as. Em sua palestra Santos in-u que 90% dos produtos expor- pelo Estado são das grandes sas como Aracruz Celulose, anhia Vale do Rio Doce D) e Companhia Siderúrgica de ão (CST).

'Seminários Regionais estão cendo em vários municípios do . Promovido pela Comissão do dor Centro-Leste do Senado Fe- o evento tem o objetivo de inte- odas as regiões do Estado no so de desenvolvimento com a ctiva do século XXI. Ontem o discutiu a questão do desen-nento econômico sustentável Região Central-Serrana I. O iro seminário foi realizado no de junho em Colatina e o se- em Guarapari no dia 9 de . A previsão é de realizar mais seminários com as demais re-lo Estado.

oventa por cento de nossa ex-ão é de aço, celulose e peletts. ria um grau de dependência e para o mercado. No Estado vo ciclo de descentralização indus-trial que é verificado em todo o país", disse ontem em sua palestra, Ricardo Santos. Ele afirmou ainda que o Espírito Santo está oferecendo poucos incentivos para atrair novos investimentos e diversificar e crescer seu pólo industrial.

Segundo dados apresentados por Santos, a concentração econômica verificada no Estado na região da Grande Vitória serve como alerta para que as comunidades e prefeituras das demais regiões possam mudar o quadro. Ele chama a atenção para que a importância de investimentos observando a potencialidade de cada região. Na Central-Serrana I por exemplo, Santos observa que o quadro natural e o clima permite uma agricultura diversificada e diferenciada das demais regiões.

"Existe aqui um quadro agrário de distribuição fundiária descentralizada e baseada na agricultura familiar", afirma Santos. Ele lembra que até a década de 70 a agricultura da região serrana era voltada para a produção cafeeira. A região agora passa para o desenvolvimento de outras atividades como o agroturismo e está sendo estimulada pela criação de uma rede hoteleira sofisticada.

AGROTURISMO – Na abertura do seminário de ontem, o governador Vitor Buaiz defendeu que a região ser-

cuperação de sua cultura para o desenvolvimento do agroturismo e para a diversificação dos produtos agrícolas. Ele informou que o Banco de Desenvolvimento do Estado (Bandes) tem linhas de crédito específicas para produtores rurais que podem conseguir pequenos empréstimos com baixo custo financeiro.

Vitor Buaiz disse ainda que o governo pretende reunir Bandes, Secretaria de Meio Ambiente e da Agricultura e as prefeituras municipais para a realização de um programa voltado para o desenvolvimento do agroturismo na região de montanha. "O agroturismo é o meio de manter pessoas no interior gerando emprego e melhorando a distribuição de renda. É preciso potencializar o desenvolvimento do agroturismo na região serrana", argumentou o governador.

Como presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste no Senado Federal, o senador José Inácio Ferreira disse ontem que com os seminários que vem realizando pretende integrar todos os Estados que fazem parte do Corredor. Detendo 6% da população do Espírito Santo, a Região Central-Serrana I está englobando as cidade ao longo da BR 262.

Segundo o senador, estes municípios, em sua maioria têm a economia voltada para a produção de hortifrutigranjeiros e participam com 7% na

FÓRUM

SF-1445

Janeiro de 1999 DIÁRIO DO SENADO FEDERAL Terça-feira 12 01131

6 – Vitória (ES), sexta-feira, 26 de setembro de 1997

Outra cascata

Com a presença de diversas autoridades, Domingos Martins promove no próximo dia 4 um seminário sobre "Desenvolvimento, Turismo e Meio Ambiente".

Será uma boa oportunidade para o pessoal da região recolocar focos sobre a descaracterização de um dos principais pontos turísticos da região, a Cachoeira do Galo.

Que ganhou a companhia de duas torres de transmissão de energia da Escelsa, apesar de alguns estrilos. Hoje, com pouca água e as torres de ornamentação, rebatizada de "Cachoeira do Pinto".

Explicação

O deputado estadual Lelo Coimbra sai à luz e garante que o seu desligamento do PSDB e filiação ao PPS são "irreversíveis". Afirma também ter participado de reunião do partido para comunicar à Executiva Municipal.

Na gaveta

Entregue ao governador Vitor Buaiz no dia 14 de agosto, o projeto de nova Seguridade Social do Servidor Público do ES está na Procuradoria do Estado. Mas repousa numa gaveta com alguns pesos contrários por cima.

A GAZETA CADERN

Na Câmara Municipal

A Câmara Municipal de Vitória realiza sessão solene quinta-feira para homenagear a Ação Comunitária do Espírito Santo (Aces).

A homenagem foi projeto proposto pelo vereador Zezito Maio, "pelo excepcional trabalho que vem desenvolvendo a Aces no atendimento às demandas das entidades sócio-comunitários da Grande Vitória."

Turismo e meio ambiente

O município de Domingo Martins abre a suas portas sábado, para realizar o III Seminário Regional Para o Desenvolvimento do Espírito Santo, cujo tema será "Desenvolvimento, Turismo e Meio Ambiente".

A ex-deputada Rose de Freitas, diretora-financeira da Embratur, é a convidada especial.

Participam do encontro os municípios de Domingos Martins, Afonso Cláudio, Conceição do Castelo, Alfredo Chaves, Venda Nova do Imigrante, Vargem Alta, Brejetuba, Viana e Marechal Floriano, que fazem parte da Região Central Serrana.

Condecoração

O jornalista Sérgio Guizzardi foi condecorado pelo Governo da Itália com a insignia de Cavaliere dell'Ordine "Al Mérito della Repubblica Italiana". Sérgio, que é nosso colega (e amigo) em A GAZETA, é o presidente do Ciclo Triveneto do Espírito Santo e coordenador a Utrim entre nós.

A entrega da comenda será em Roma, no final do ano.

HÉLIO I

Turismo

Depois da Festa das Flores, o município de Domingos Martins começa a preparar o III Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo, com enfoque em turismo e meio ambiente, previsto para acontecer no próximo dia 4.

Participam do evento representantes dos municípios de Domingos Martins, Afonso Cláudio, Conceição de Castelo, Venda Nova do Imigrante, Vargem Alta, Brejetuba, Viana e Marechal Floriano, que integram a região centro-serrana.

ANEXO III

CORRESPONDÊNCIAS EXPEDIDAS PELO PROJETO:

1.CONVITES A AUTORIDADES, INSTITUIÇÕES E PERSONALIDADES

2.CONVITES A CONFERENCISTAS E DEBATEDORES

3.CONVITES A PARLAMENTARES

O Presidente da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste, Senador José Ignácio Ferreira, tem a honra de convidar para a abertura do Seminário Senado Federal-Corredor Centro-Leste, destinado ao exame da realidade e das perspectivas de desenvolvimento do Estado do Espírito Santo e sua inserção na economia do País, buscando alternativas mais amplas e integradas para o melhor aproveitamento do potencial da região. O evento contará com as presenças do Exm.º Sr. Governador do Estado do Espírito Santo, Dr. Vítor Buaiz e do Exm.º Sr. Secre-

tário de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, Embaixador Ronaldo Mota Sardenberg.

Data: 19 de novembro de 1996
Horário: 18:30 horas
Local: Auditório da Rede Gazeta — Vitória/ES

Vitória, 14 de novembro 1997

Ao
Excelentíssimo Senhor Governador do Estado Espírito Santo
Dr. Vitor Buaiz
VITÓRIA - ES.

ASSUNTO: "IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Estimado Senhor,

Valho-me do presente para agradecer a Vossa Exclência por sua participação no "IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", realizado em Santa Tereza (ES), em 08.11.97, relativo à Região Central-Serrana II do Estado, para fins do Projeto especial do Senado Federal de que o evento fez parte.

De fato, sem sua valiosa atuação o IV Seminário não teria somado a qualidade e o empenho de tantas participações – institucionais e pessoais – que emprestaram êxito singular ao empreendimento, bem revelando seu especial envolvimento com os temas de interesse para o desenvolvimento de nosso Estado.

Certo de poder seguir com sua presença e honroso apoio nos **Seminários Regionais** que se seguirão, bem como o **V Seminário**, previsto para Linhares, relativo à Região Central do Espírito Santo, que dará ênfase à economia movimentada pela Agropecuária, consigno meu especial agradecimento, reitero toda estima e respeito e ponho-me à sua ordem, assinando-me

Atenciosamente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M. D. Senhor
Dr. José Armando de Figueiredo Campos
Diretor Vice-Presidente da Cia. Siderúrgica de Tubarão - CST
SERRA - ES

Estimado amigo,

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Senhoria e sua prestigiosa Instituição no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Senhoria, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Senhoria se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Empresa, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e significante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu sistema institucional.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M. D. Senhor
Dr. Carlos Fernando Monteiro Lindenberg Filho
Superintendente da Rede Gazeta de Comunicações
VITÓRIA - ES

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Senhoria e sua prestigiosa Instituição no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Senhoria, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Senhoria se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Empresa, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu sistema institucional.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M. D. Senhor
Dr. Paulo Roberto Campos
Diretor-Presidente da Cia. de Transportes e Armazens Gerais - SILOTEC
SÃO PAULO - SP.

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Senhoria e sua prestigiosa Instituição no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluimos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Senhoria, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Senhoria se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Empresa, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu sistema institucional.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M. D. Senhor
Dr. Claudionor Dalla Bernardina
Diretor-Predidente da CEDISA
SERRA - ES.

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Senhoria e sua prestigiosa Instituição no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Senhoria, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Senhoria se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Empresa, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu sistema institucional.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M. D. Senhor
Dr. Roberto Kautsky
Diretor-Presidente de Refrigerantes Coroa S.A.
DOMINGOS MARTINS - ES

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Senhoria e sua prestigiosa Instituição no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Teresa-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Teresa-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Senhoria, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Senhoria se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Empresa, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu sistema institucional.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M. D. Senhor
Prof. José Antonio Gorza Pignaton
Diretor do Centro Educacional Leonardo da Vinci Ltda.
VITÓRIA - ES.

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Senhoria e sua prestigiosa Instituição no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Senhoria, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Senhoria se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Empresa, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu sistema institucional

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M. D. Senhor
Tarcísio José de Paula
Diretor Executivo da Farinas - Ind. Com. de Massas Ltda.
VITÓRIA - ES.

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Senhoria e sua prestigiosa Instituição no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Senhoria, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Senhoria se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Empresa, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu sistema institucional.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M. D. Senhor
Dr. José Luiz Duarte Penido
Diretor-Presidente da SAMARCO Mineradora S.A.
ANCHIETA - ES.

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Senhoria e sua prestigiosa Instituição no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Senhoria, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Senhoria se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Empresa, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu sistema institucional.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M.D. Senhor
Paulo Roberto Lago Barbosa
Gerente Geral do Centro de Convenções do SESC/Guarapari
GUARAPARI - ES

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Senhoria e sua prestigiosa Instituição no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Senhoria, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Senhoria se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Empresa, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu sistema institucional.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M.D. Senhor
Dr. Jeferson de Aguiar
Hotel Imprador
DINGOS MARTINS - ES

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Senhoria e sua prestigiosa Instituição no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Anditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Senhoria, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Senhoria se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Empresa, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu sistema institucional.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M.D. Senhor
Dr. Gutman Uchôa de Mendonça
Diretor Regional do SESC
VITÓRIA - ES

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Senhoria e sua prestigiosa Instituição no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Senhoria, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Senhoria se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto à todos os que têm constituído, em sua Empresa, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu sistema institucional.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M. D. Senhor
Dr. Otacílio Coser
Presidente da Coimex
VITÓRIA - ES

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Senhoria e sua prestigiosa Instituição no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com, um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais; encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Senhoria, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Senhoria se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Empresa, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu sistema institucional.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL.

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

À: M. D. Senhora
Vice - Prefeita Municipal de Vitória
Luzia Alves Toledo
VITÓRIA - ES

Estimada amiga

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Excelência e sua Municipalidade no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Excelência, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Excelência se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Administração, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado, que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu Município.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitoria, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M. D. Senhor
Prefeito Municipal de Santa Tereza
Alcides Sylvestre
SANTA TEREZA - ES.

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Excelência e sua Municipalidade no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da RedeGazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Excelência, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Excelência se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Administração, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu Município.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M. D. Senhor
Prefeito Municipal de Domingos Martins
Pedrinho Raul Hoppe
DOMINGOS MARTINS - ES.

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Excelência e sua Municipalidade no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Excelência, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Excelência se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Administração, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu Município.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M. D. Senhor
Prefeito Municipal de Guarapari
Paulo Sérgio Borges.
GUARAPARI - ES.

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Excelência e sua Municipalidade no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Excelência, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Excelência se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Administração, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu Município.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, em 29 de dezembro de 1997

Ao: M. D. Senhor
Prefeito Municipal de Colatina
Dr. Dilo Binda
COLATINA - ES.

Estimado amigo

Com especial reconhecimento e apreço, ensejo-me do presente para consignar meu mais subido agradecimento pela participação e apoio emprestados por Vossa Excelência e sua Municipalidade no Projeto especial da Comissão do Corredor Centro-Leste de Transporte, do Senado Federal, "**Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", que iniciamos sob os auspícios desta Comissão com um Encontro (com vários Seminários) em dezembro de 1996 (no Auditório da Rede Gazeta de Comunicações, em Vitória-ES) em torno de temas atinentes ao processo de desenvolvimento do nosso Estado, como um todo, e que desdobramos, a seguir, com objetivo especial de interiorizar entre nós o debate sobre o Corredor de Transporte em questão, em um programa de 8 (oito) **Seminários Regionais**, dos quais já se desenvolveram 4 (quatro), todos realizados com o melhor proveito e repercussão, a saber em Colatina-ES (em 14/06/97), em Guarapari-ES (em 09/08/97), em Domingos Martins-ES (em 04/10/97) e em Santa Tereza-ES (em 08/11/97), envolvendo diretamente um conjunto de 36 (trinta e seis) Municípios (são 77 Municípios em todo o Estado) das Regiões Noroeste, Sul-Litorânea, Central-Serrana I e Central-Serrana II do Espírito Santo, assim nominadas para fins do projeto ora em referência.

Com o **IV Seminário Regional** em Santa Tereza-ES, concluímos a **1.ª Fase** destes Encontros regionais, encontrando-se em elaboração um **Relatório Parcial**, porque relativo a estes Seminários iniciais (o de dezembro/96 e os efetivados em 1997), a ser posto à disposição da Presidência da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, que promove o Projeto em toda a sua extensão, bem assim a ser encaminhado a Vossa Excelência, em atenção à empenhada participação que de sua parte tem recebido este programa.

No ensejo, consigno os meus mais efusivos votos de que sejam as festividades de fim do ano corrente, de um lado, uma ocasião para que Vossa Excelência se confraternize, com plenitude de paz e saúde, com todos os que lhe são mais caros, bem como junto a todos os que têm constituído, em sua Administração, uma grande e próspera família na linha que lhe é específica, e de outro lado que seja o Ano Novo uma continuidade do produtivo e dignificante exemplo de pujança sócio-econômica que tem sabido ser seu Município.

Certo de sua consideração, renovo todo o melhor de meu apreço, ponho-me à sua ordem e, respeitosamente, me assino

SENADOR José Ignácio Ferreira
PRESIDENTE DA COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO-LESTE
SENADO FEDERAL

Vitória, 26 de maio de 1997

Ao
Ilmo. Sr. Diretor Presidente da Rede Gazeta de Comunicações
Dr. Carlos Fernando Monteiro Lindenberg Filho
VITÓRIA - ES.

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Estimado Senhor Diretor Presidente,

Com o presente, muito me honra em convidar Vossa Senhoria para participar no Projeto **"Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo"**, organizado pela Comissão do Corredor Centro Leste de Exportação, do Senado Federal, sob minha Presidência, e que estará realizando o **I Seminário Regional** em Colatina (ES), em 14.06.97 (sábado), como sede da Região Noroeste do Estado, para fins do projeto em referência, conforme "folder" que neste ensejo passamos a sua mão.

Trata-se, sem dúvida, de programação de particular interesse para a Comissão acima referida, na linha de preocupação do Senado Federal, Casa representativa dos Estados, legitimada, pois, para envolver-se nos debates que se vinculem ao desenvolvimento e à afirmação das unidades estaduais na Federação.

Certo de sua atenção, e sempre à sua ordem, reitero meu apreço e respeitosamente me assino

Atenciosamente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 26 de maio de 1997

Ao
Ilmo. Diretor Presidente da Samarco Mineração S/A
Dr. Jose Luciano Duarte Penido
GUARAPARI - ES.

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Estimado Senhor Diretor Presidente,

Com o presente, muito me honra em convidar Vossa Senhoria para participar no Projeto **"Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo"**, organizado pela Comissão do Corredor Centro Leste de Exportação, do Senado Federal, sob minha Presidência, e que estará realizando o **I Seminário Regional** em Colatina (ES), em 14.06.97 (sábado), como sede da Região Noroeste do Estado, para fins do projeto em referência, conforme "folder" que neste ensejo passamos a sua mão.

Trata-se, sem dúvida, de programação de particular interesse para a Comissão acima referida, na linha de preocupação do Senado Federal, Casa representativa dos Estados, legitimada, pois, para envolver-se nos debates que se vinculem ao desenvolvimento e à afirmação das unidades estaduais na Federação.

Certo de sua atenção, e sempre à sua ordem, reitero meu apreço e respeitosamente me assino

Atenciosamente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 26 de maio de 1997

Ao
Ilmo. Diretor Presidente da Silotec Cia. De Transporte e Armazenagens
Dr. Paulo Roberto de Campos
VITÓRIA - ES.

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Estimado Senhor Diretor Presidente,

Com o presente, muito me honra em convidar Vossa Senhoria para participar no Projeto **"Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo"**, organizado pela Comissão do Corredor Centro Leste de Exportação, do Senado Federal, sob minha Presidência, e que estará realizando o I Seminário Regional em Colatina (ES), em 14.06.97 (sábado), como sede da Região Noroeste do Estado, para fins do projeto em referência, conforme "folder" que neste ensejo passamos a sua mão.

Trata-se, sem dúvida, de programação de particular interesse para a Comissão acima referida, na linha de preocupação do Senado Federal, Casa representativa dos Estados, legitimada, pois, para envolver-se nos debates que se vinculem ao desenvolvimento e à afirmação das unidades estaduais na Federação.

Certo de sua atenção, e sempre à sua ordem, reitero meu apreço e respeitosamente me assino

Atenciosamente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 26 de maio de 1997

Ao
Ilmo. Diretor Presidente da Cotia Trading BR S/A.
Dr. Arthur Carlos Gerhardt Santos
VITÓRIA - ES.

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Estimado Senhor Diretor Presidente,

Com o presente, muito me honra em convidar Vossa Senhoria para participar no Projeto **"Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo"**, organizado pela Comissão do Corredor Centro Leste de Exportação, do Senado Federal, sob minha Presidência, e que estará realizando o **I Seminário Regional** em Colatina (ES), em 14.06.97 (sábado), como sede da Região Noroeste do Estado, para fins do projeto em referência, conforme "folder" que neste ensejo passamos a sua mão.

Trata-se, sem dúvida, de programação de particular interesse para a Comissão acima referida, na linha de preocupação do Senado Federal, Casa representativa dos Estados, legitimada, pois, para envolver-se nos debates que se vinculem ao desenvolvimento e à afirmação das unidades estaduais na Federação.

Certo de sua atenção, e sempre à sua ordem, reitero meu apreço e respeitosamente me assino

Atenciosamente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 26 de maio de 1997

Ao
Ilmo. Sr. Diretor Vice-Presidente da CST
Dr. José Armando Figueiredo Campos
SERRA - ES.

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Estimado Senhor Vice-Presidente,

Com o presente, muito me honra em convidar Vossa Senhoria para participar no Projeto **"Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo"**, organizado pela Comissão do Corredor Centro Leste de Exportação, do Senado Federal, sob minha Presidência, e que estará realizando o **I Seminário Regional** em Colatina (ES), em 14.06.97 (sábado), como sede da Região Noroeste do Estado, para fins do projeto em referência, conforme "folder" que neste ensejo passamos a sua mão.

Trata-se, sem dúvida, de programação de particular interesse para a Comissão acima referida, na linha de preocupação do Senado Federal, Casa representativa dos Estados, legitimada, pois, para envolver-se nos debates que se vinculem ao desenvolvimento e à afirmação das unidades estaduais na Federação.

Certo de sua atenção, e sempre à sua ordem, reitero meu apreço e respeitosamente me assino

Atenciosamente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 27 de maio de 1997

À
FRISA S/A
Rua Fioravante Rossi, 4000
Bairro Honório Fraga - CEP 29.704-700
COLATINA - ES.

ATT. DR. ARTHUR COUTINHO

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Estimados Senhores,

Com o presente, muito me honra em convidar Vossa Senhoria para participar no Projeto **"Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo"**, organizado pela Comissão do Corredor Centro Leste de Exportação, do Senado Federal, sob minha Presidência, e que estará realizando o **I Seminário Regional** em Colatina (ES), em 14.06.97 (sábado), como sede da Região Noroeste do Estado, para fins do projeto em referência, conforme "folder" que neste ensejo passamos a sua mão.

Trata-se, sem dúvida, de programação de particular interesse para a Comissão acima referida, na linha de preocupação do Senado Federal, Casa representativa dos Estados, legitimada, pois, para envolver-se nos debates que se vinculem ao desenvolvimento e à afirmação das unidades estaduais na Federação.

Certo de sua atenção, e sempre à sua ordem, reitero meu apreço e respeitosamente me assino

Atenciosamente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 27 de maio de 1997

Ao
Ilmo. Sr. Presidente da Associação Comercial de Colatina
Sr. José Antônio Serafini
COLATINA - ES.

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Estimado Senhor Presidente,

Com o presente, muito me honra em convidar Vossa Senhoria para participar no Projeto **"Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo"**, organizado pela Comissão do Corredor Centro Leste de Exportação, do Senado Federal, sob minha Presidência, e que estará realizando o **I Seminário Regional** em Colatina (ES), em 14.06.97 (sábado), como sede da Região Noroeste do Estado, para fins do projeto em referência, conforme "folder" que neste ensejo passamos a sua mão.

Trata-se, sem dúvida, de programação de particular interesse para a Comissão acima referida, na linha de preocupação do Senado Federal, Casa representativa dos Estados, legitimada, pois, para envolver-se nos debates que se vinculem ao desenvolvimento e à afirmação das unidades estaduais na Federação.

Certo de sua atenção, e sempre à sua ordem, reitero meu apreço e respeitosamente me assino

Atenciosamente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 03 de junho de 1997

Ao
Ilmo. Sr. Diretor da Faculdade de Ciências Econômicas de Colatina
Dr. Gélice Alcyrones D'Oliveira Neves
COLATINA - ES.

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Estimado Senhor Diretor,

Com o presente, muito me honra em convidar Vossa Senhoria para participar no Projeto **"Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo"**, organizado pela Comissão do Corredor Centro Leste de Exportação, do Senado Federal, sob minha Presidência, e que estará realizando o I Seminário Regional em Colatina (ES), em 14.06.97 (sábado), como sede da Região Noroeste do Estado, para fins do projeto em referência, conforme "folder" que neste ensejo passamos a sua mão.

Trata-se, sem dúvida, de programação de particular interesse para a Comissão acima referida, na linha de preocupação do Senado Federal, Casa representativa dos Estados, legitimada, pois, para envolver-se nos debates que se vinculem ao desenvolvimento e à afirmação das unidades estaduais na Federação.

Certo de sua atenção, e sempre à sua ordem, reitero meu apreço e respeitosamente me assino

Atenciosamente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 27 de maio de 1997

Ao
Ilmo. Sr. Diretor da Faculdade de Direito de Colatina - Fundação Gildásio Amado
Dr. Pergentino de Vasconcelos
COLATINA - ES.

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Estimado Senhor Diretor,

Com o presente, muito me honra em convidar Vossa Senhoria para participar no Projeto **"Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo"**, organizado pela Comissão do Corredor Centro Leste de Exportação, do Senado Federal, sob minha Presidência, e que estará realizando o **I Seminário Regional** em Colatina (ES), em 14.06.97 (sábado), como sede da Região Noroeste do Estado, para fins do projeto em referência, conforme "folder" que neste ensejo passamos a sua mão.

Trata-se, sem dúvida, de programação de particular interesse para a Comissão acima referida, na linha de preocupação do Senado Federal, Casa representativa dos Estados, legitimada, pois, para envolver-se nos debates que se vinculem ao desenvolvimento e à afirmação das unidades estaduais na Federação.

Certo de sua atenção, e sempre à sua ordem, reitero meu apreço e respeitosamente me assino

Atenciosamente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 03 de junho de 1997

Ao
Im.° Sr.
Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil - Secção do Espírito Santo
Dr. Agesandro da Costa Pereira
VITÓRIA - ES.

ASSUNTO: " I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Estimado Senhor,

Con o presente, muito me honra, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, convidar Vossa Senhoria, para participar no **"I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO "**, que se realizará em Colatina, no dia 14.06.97 (sábado), conforme programação constante no "folder" que hora lhe estamos enviando por fax.

O evento é do estreito interesso dos segmentos envolvidos com os problemas e as perspectivas do processo desenvolvimentista de nosso Estado da mesma forma que o é do próprio Senado Federal, Casa Representativa dos Estados Membros e de todo vinculada a estimular o desenvolvimento dessas unidades federadas.

Sua participação muito distinguirá as atividades programadas, razão pela qual reitero, todo o meu apreço, desde já antecipo meus agradecimentos por sua presença e, sempre à sua ordem, subscrevo-me

Atenciosamente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 13 de maio de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Presidente da Câmara Municipal de Águia Branca
Sr. João Pinheiro Alves
ÁGUIA BRANCA - ES.

ASSUNTO: " I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo"; da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Estimado Senhor Presidente,

Sinto-me honrado, por mim próprio e pela Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, de que tenho o encargo da Presidência, em convidar Vossa Excelência, representando sua Municipalidade, bem como seus demais colegas, independentemente de quadro partidário, para participar no " I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO ", referente à Região Noroeste, a realizar-se em Colatina, no Iate Clube local em 14.06.97.

Trata-se de PROJETO de natureza institucional, do Senado Federal, e de estreito interesse para o progresso do Espírito Santo, objetivando inserir nosso processo desenvolvimentista no contexto competitivo e mutante dos novos tempos.

Ao ensejo, antecipo meu agradecimento pela máxima mobilização de participantes (vereadores e assessores da Câmara) que puder assegurar ao Seminário e, sempre ao seu dispor, reiterando todo apreço, subscrevo-me

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Aos
MM.DD. Diretores da Casa do Adubo S/A
Srs. Nicolau Covre e José Carlos Bento
CARIACICA - (ES).

ASSUNTO: " I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Estimados Senhores,

Por intermédio do presente, muito me honra formalizar convite a Vossas Senhorias, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, para participarem no **"I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO "**, que se realizará em Colatina, no dia 14.06.97 (sábado), no Ginásio Municipal de Esportes desta cidade, conforme programação constante no "**folder**" que ora lhe está sendo enviado por fax.

Sabendo do relevo de sua atividade no processo desenvolvimentista do Espírito Santo, consigno meu pessoal empenho em sua presença e participação no referido evento, notando que ele integra o projeto especial "Seminário Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão acima mencionada, que objetiva debater em 08 (oito) Regiões de nosso Estado problemas e aspirações do seu desenvolvimento sócio-econômico.

Sua participação muito distinguirá as atividades programadas, razão pela qual reitero todo o meu apreço, desde já antecipando meus agradecimentos por sua presença e pelo apoio que puderem emprestar ao evento, pondo-me à sua disposição e subscrevendo-me

Atenciosamente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 22 de maio de 1997

Ao
Ilmo. Sr.
Dr. Paulo Fraga
VITÓRIA - E.S.

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Pelo presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, como seu Presidente, muito me honra convidar Vossa Senhoria para sua participação no "I *SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO*", em projeto promovido pela referida Comissão, a realizar-se esse primeiro Seminário em Colatina - ES, no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Iate Clube daquela cidade, em 2 sessões (matutina e vespertina), consistindo sua participação em uma exposição de 35 minutos sobre o tema " Modernização da Cafeicultura, Diversificação Agrícola e Oportunidades Econômicas na Região " das 11:30 horas até às 12:05 horas.

A programação geral consta do " folder " ora enviado.

Antecipo todo agradecimento, fico à sua ordem e me firmo atenciosamente.

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 22 de maio de 1997

Ao
Ilmo. Sr.
Dr. Paulo Augusto Viváqua
VITÓRIA - E.S.

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Pelo presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, como seu Presidente, muito me honra convidar Vossa Senhoria para sua participação no "I *SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO*", em projeto promovido pela referida Comissão, a realizar-se esse primeiro Seminário em Colatina - ES, no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Iate Clube daquela cidade, em 2 sessões (matutina e vespertina), consistindo sua participação em uma exposição de 35 minutos sobre o tema " A Região Noroeste na Logística do Corredor Centro-Leste de Exportação " das 19:10 horas até às 19:45 horas.

A programação geral consta do " folder " ora enviado.

Antecipo todo agradecimento, fico à sua ordem e me firmo atenciosamente.

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 22 de maio de 1997

À
Ilma. Sra.
Dra. Sandra Maria Ferraz Stehling
VITÓRIA - E.S.

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Pelo presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, como seu Presidente, muito me honra convidar Vossa Senhoria para sua participação no "I *SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO*", em projeto promovido pela referida Comissão, a realizar-se esse primeiro Seminário em Colatina - ES, no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Iate Clube daquela cidade, em 2 sessões (matutina e vespertina), consistindo sua participação em uma exposição de 35 minutos sobre o tema " A Região dos Cerrados e o Corredor Centro-Leste de Exportação no Desenvolvimento do Espírito Santo " das 17:00 horas até às 17:35 horas.

A programação geral consta do " folder " ora enviado.

Antecipo todo agradecimento, fico à sua ordem e me firmo atenciosamente.

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 22 de maio de 1997

Ao
Ilmo. Sr.
Dr. Aurélio Wander Bastos
BRASÍLIA - D.F.

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Pelo presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, como seu Presidente, muito me honra convidar Vossa Senhoria para sua participação no "I *SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO*", em projeto promovido pela referida Comissão, a realizar-se esse primeiro Seminário em Colatina - ES, no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Iate Clube daquela cidade, em 2 sessões (matutina e vespertina), consistindo sua participação em uma exposição de 35 minutos sobre o tema " O Espírito Santo na Perspectiva do Mercosul e da Globalização " das 12:05 horas até às 12:40 horas.

A programação geral consta do " folder " ora enviado.

Antecipo todo agradecimento, fico à sua ordem e me firmo atenciosamente.

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 22 de maio de 1997

Ao
Ilmo. Sr. Prof.
Dr. Sebastião Ballarini
VITÓRIA - ES.

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Pelo presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, como seu Presidente, muito me honra convidar Vossa Senhoria para sua participação no "I *SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO*", em projeto promovido pela referida Comissão, a realizar-se esse primeiro Seminário em Colatina - ES, no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Iate Clube daquela cidade, em 2 sessões (matutina e vespertina), consistindo sua participação em uma exposição de 35 minutos sobre o tema " Perspectiva de Desenvolvimento Industrial na Região " das 09:45 horas até às 10:20 horas.

A programação geral consta do " folder " ora enviado.

Antecipo todo agradecimento, fico à sua ordem e me firmo atenciosamente.

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 22 de maio de 1997

Ao
Ilmo. Sr.
Dr. Pedro Burnier
VITÓRIA - ES.

ASSUNTO: "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Pelo presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, como seu Presidente, muito me honra convidar Vossa Senhoria para sua participação no "I *SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO*", em projeto promovido pela referida Comissão, a realizar-se esse primeiro Seminário em Colatina - ES, no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Iate Clube daquela cidade, em 2 sessões (matutina e vespertina), consistindo sua participação em uma exposição de 35 minutos sobre o tema " Tecnologia, Escoamento da Produção e Armazenagem " das 16:25 horas até às 17:00 horas.

A programação geral consta do " folder " ora enviado.

Antecipo todo agradecimento, fico à sua ordem e me firmo atenciosamente.

SENADOR José Ignácio Ferreira

Fax número: (027) 325-4335 Data: Vitória, 12 de maio de 1997
Destinatário: Dr. Máximo Borgo Filho
Remetente: Escritório do Senador José Ignácio Ferreira

Assunto:
Realização do "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo" e antecipação de convite para sua participação.

Pelo presente, em nome do Senador José Ignácio Ferreira e da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação do Senado Federal, como Coordenador-Geral do evento, vimos antecipar a Vossa Senhoria convite que lhe será formalizado, com o competente expediente da referida Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação do Senado Federal, por seu Presidente, Senador José Ignácio Ferreira, para sua participação no "I *SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO*", em projeto promovido por essa mesma Comissão, a realizar-se esse primeiro Seminário em Colatina - ES, no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Iate Clube daquela cidade, em 2 sessões (matutina e vespertina), consistindo sua participação em uma exposição de 35 minutos sobre o tema " Tecnologia, Escoamento da Produção e Armazenagem "
das 16:25 horas até às 17:00 horas.

A programação geral consta do " folder " ora enviado, e a Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação nos próximos dias encaminhará a Vossa Senhoria a integra do Projeto, tal como nessa Comissão apresentado, a título de detalhamento.

Antecipamos todo agradecimento, ficamos à sua ordem e nos firmamos atenciosamente.

Professor Geraldo Vieira Simões Filho
COORDENADOR - GERAL

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Senador Gerson Camata
SENADO FEDERAL
BRASÍLIA = DF =

Estimado Senhor Senador

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Ginásio Municipal de Esportes daquela cidade, conforme programação constante do " folder " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de 08 Seminários Regionais sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", em que se insere o I SEMINÁRIO supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Senador Élcio Álvares
SENADO FEDERAL
BRASÍLIA = DF =

Estimado Senhor Senador

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Ginásio Municipal de Esportes daquela cidade, conforme programação constante do " folder " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de 08 Seminários Regionais sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 17 de outubro de 1997

Ao
Excelentíssimo Senhor Deputado Federal
Adelson Salvador
BRASÍLIA - DF.

ASSUNTO: "IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Prezado Senhor Deputado,

Por meio do presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, é com especial honra que convido Vossa Excelência para participar no IV "SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", que na forma dos "folders" em anexo se realizará **em Santa Tereza (ES),** no dia 08 de novembro de 1997 (sábado), este relacionado à Região Central-Serrana II (reunindo os Municípios de Santa Tereza, Santa Leopoldina, Santa Maria de Jetibá, São Roque do Canaã, Laranja da Terra, Itaguaçu e Itarana), cujos eventos similares (I, II e III Seminários) já foram realizados com amplo proveito e sediados respectivamente em **Colatina (ES),** (14.06.97), **Guarapari (ES),** (09.08.97) e no último dia 04 de outubro em **Domingos Martins (ES),** com média de comparecimento, nestes últimos, de 600 participantes dos mais variados Municípios de nosso Estado.

Trata-se de mais um passo significativo do Projeto especial "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", da Comissão do Senado Federal acima referida, que estimula a formação da consciência popular em nosso Estado sobre as perspectivas de seu desenvolvimento e dos problemas de sua inserção no sistema desse Corredor e no processo de desenvolvimento nacional, como um todo.

A sua presença, exatamente por seu estreito conhecimento da realidade e das perspectivas de nosso Estado, enriquecerá as discussões e assegurará ainda maior expressão ao Seminário, bem como reforçará a qualificação das gestões que dele decorram e possam ser encaminhadas nesse evento, ou a seguir dele, e sejam do interesse dos Municípios envolvidos na Região Central-Serrana II e do Estado, em geral.

Vossa Excelência, sendo necessário, poderá obter outros informes com nossa coordenação em Vitória (ES), pelos telefones 223-3132 e 223-3688 ou pelo fax 223-1843.

Antecipando agradecimentos, solicito que nos confirme, até 04.11.97, a nossa Coordenação em Vitória, pelos telefones e fax mencionados acima, sua participação, consigno todo meu apreço e, pondo-me à sua ordem, assino-me

cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 17 de outubro de 1997

Ao
Excelentíssimo Senhor Deputado Federal
Marcus Vicente
BRASÍLIA - DF.

ASSUNTO: "IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Prezado Senhor Deputado,

Por meio do presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, é com especial honra que convido Vossa Excelência para participar no IV "SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", que na forma dos "folders" em anexo se realizará **em Santa Tereza (ES),** no dia 08 de novembro de 1997 (sábado), este relacionado à Região Central-Serrana II (reunindo os Municípios de Santa Tereza, Santa Leopoldina, Santa Maria de Jetibá, São Roque do Canaã, Laranja da Terra, Itaguaçu e Itarana), cujos eventos similares (I, II e III Seminários) já foram realizados com amplo proveito e sediados respectivamente em **Colatina (ES),** (14.06.97), **Guarapari (ES),** (09.08.97) e no último dia 04 de outubro em **Domingos Martins (ES),** com média de comparecimento, nestes últimos, de 600 participantes dos mais variados Municípios de nosso Estado.

Trata-se de mais um passo significativo do Projeto especial "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", da Comissão do Senado Federal acima referida, que estimula a formação da consciência popular em nosso Estado sobre as perspectivas de seu desenvolvimento e dos problemas de sua inserção no sistema desse Corredor e no processo de desenvolvimento nacional, como um todo.

A sua presença, exatamente por seu estreito conhecimento da realidade e das perspectivas de nosso Estado, enriquecerá as discussões e assegurará ainda maior expressão ao Seminário, bem como reforçará a qualificação das gestões que dele decorram e possam ser encaminhadas nesse evento, ou a seguir dele, e sejam do interesse dos Municípios envolvidos na Região Central-Serrana II e do Estado, em geral.

Vossa Excelência, sendo necessário, poderá obter outros informes com nossa coordenação em Vitória (ES), pelos telefones 223-3132 e 223-3688 ou pelo fax 223-1843.

Antecipando agradecimentos, solicito que nos confirme, até 04.11.97, a nossa Coordenação em Vitória, pelos telefones e fax mencionados acima, sua participação, consigno todo meu apreço e, pondo-me à sua ordem, assino-me

cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 17 de outubro de 1997

Ao
Excelentíssimo Senhor Deputado Federal
Luiz Buaiz
BRASÍLIA - DF.

ASSUNTO: "IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Prezado Senhor Deputado,

Por meio do presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, é com especial honra que convido Vossa Excelência para participar no IV "SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", que na forma dos "folders" em anexo se realizará **em Santa Tereza (ES),** no dia 08 de novembro de 1997 (sábado), este relacionado à Região Central-Serrana II (reunindo os Municípios de Santa Tereza, Santa Leopoldina, Santa Maria de Jetibá, São Roque do Canaã, Laranja da Terra, Itaguaçu e Itarana), cujos eventos similares (I, II e III Seminários) já foram realizados com amplo proveito e sediados respectivamente em **Colatina (ES),** (14.06.97), **Guarapari (ES),** (09.08.97) e no último dia 04 de outubro em **Domingos Martins (ES),** com média de comparecimento, nestes últimos, de 600 participantes dos mais variados Municípios de nosso Estado.

Trata-se de mais um passo significativo do Projeto especial "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", da Comissão do Senado Federal acima referida, que estimula a formação da consciência popular em nosso Estado sobre as perspectivas de seu desenvolvimento e dos problemas de sua inserção no sistema desse Corredor e no processo de desenvolvimento nacional, como um todo.

A sua presença, exatamente por seu estreito conhecimento da realidade e das perspectivas de nosso Estado, enriquecerá as discussões e assegurará ainda maior expressão ao Seminário, bem como reforçará a qualificação das gestões que dele decorram e possam ser encaminhadas nesse evento, ou a seguir dele, e sejam do interesse dos Municípios envolvidos na Região Central-Serrana II e do Estado, em geral.

Vossa Excelência, sendo necessário, poderá obter outros informes com nossa coordenação em Vitória (ES), pelos telefones 223-3132 e 223-3688 ou pelo fax 223-1843.

Antecipando agradecimentos, solicito que nos confirme, até 04.11.97, a nossa Coordenação em Vitória, pelos telefones e fax mencionados acima, sua participação, consigno todo meu apreço e, pondo-me à sua ordem, assino-me

cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 17 de outubro de 1997

Ao
Excelentíssimo Senhor Deputado Federal
Luiz Durão
BRASÍLIA - DF.

ASSUNTO: "IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Prezado Senhor Deputado,

Por meio do presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, é com especial honra que convido Vossa Excelência para participar no IV "SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", que na forma dos "folders" em anexo se realizará **em Santa Tereza (ES),** no dia 08 de novembro de 1997 (sábado), este relacionado à Região Central-Serrana II (reunindo os Municípios de Santa Tereza, Santa Leopoldina, Santa Maria de Jetibá, São Roque do Canaã, Laranja da Terra, Itaguaçu e Itarana), cujos eventos similares (I, II e III Seminários) já foram realizados com amplo proveito e sediados respectivamente em **Colatina (ES),** (14.06.97), **Guarapari (ES),** (09.08.97) e no último dia 04 de outubro em **Domingos Martins (ES),** com média de comparecimento, nestes últimos, de 600 participantes dos mais variados Municípios de nosso Estado.

Trata-se de mais um passo significativo do Projeto especial "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", da Comissão do Senado Federal acima referida, que estimula a formação da consciência popular em nosso Estado sobre as perspectivas de seu desenvolvimento e dos problemas de sua inserção no sistema desse Corredor e no processo de desenvolvimento nacional, como um todo.

A sua presença, exatamente por seu estreito conhecimento da realidade e das perspectivas de nosso Estado, enriquecerá as discussões e assegurará ainda maior expressão ao Seminário, bem como reforçará a qualificação das gestões que dele decorram e possam ser encaminhadas nesse evento, ou a seguir dele, e sejam do interesse dos Municípios envolvidos na Região Central-Serrana II e do Estado, em geral.

Vossa Excelência, sendo necessário, poderá obter outros informes com nossa coordenação em Vitória (ES), pelos telefones 223-3132 e 223-3688 ou pelo fax 223-1843.

Antecipando agradecimentos, solicito que nos confirme, até 04.11.97, a nossa Coordenação em Vitória, pelos telefones e fax mencionados acima, sua participação, consigno todo meu apreço e, pondo-me à sua ordem, assino-me

cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 17 de outubro de 1997

Ao
Excelentíssimo Senhor Deputado Federal
Nilton Gomes
BRASÍLIA - DF.

ASSUNTO: "IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Prezado Senhor Deputado,

Por meio do presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, é com especial honra que convido Vossa Excelência para participar no IV "SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", que na forma dos "folders" em anexo se realizará em **Santa Tereza (ES)**, no dia 08 de novembro de 1997 (sábado), este relacionado à Região Central-Serrana II (reunindo os Municípios de Santa Tereza, Santa Leopoldina, Santa Maria de Jetibá, São Roque do Canaã, Laranja da Terra, Itaguaçu e Itarana), cujos eventos similares (I, II e III Seminários) já foram realizados com amplo proveito e sediados respectivamente em **Colatina (ES)**, (14.06.97), **Guarapari (ES)**, (09.08.97) e no último dia 04 de outubro em **Domingos Martins (ES)**, com média de comparecimento, nestes últimos, de 600 participantes dos mais variados Municípios de nosso Estado.

Trata-se de mais um passo significativo do Projeto especial "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", da Comissão do Senado Federal acima referida, que estimula a formação da consciência popular em nosso Estado sobre as perspectivas de seu desenvolvimento e dos problemas de sua inserção no sistema desse Corredor e no processo de desenvolvimento nacional, como um todo.

A sua presença, exatamente por seu estreito conhecimento da realidade e das perspectivas de nosso Estado, enriquecerá as discussões e assegurará ainda maior expressão ao Seminário, bem como reforçará a qualificação das gestões que dele decorram e possam ser encaminhadas nesse evento, ou a seguir dele, e sejam do interesse dos Municípios envolvidos na Região Central-Serrana II e do Estado, em geral.

Vossa Excelência, sendo necessário, poderá obter outros informes com nossa coordenação em Vitória (ES), pelos telefones 223-3132 e 223-3688 ou pelo fax 223-1843.

Antecipando agradecimentos, solicito que nos confirme, até 04.11.97, a nossa Coordenação em Vitória, pelos telefones e fax mencionados acima, sua participação, consigno todo meu apreço e, pondo-me à sua ordem, assino-me

cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 17 de outubro de 1997

Ao
Excelentíssimo Senhor Deputado Federal
Roberto Valadão
BRASÍLIA - DF.

ASSUNTO: "IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Prezado Senhor Deputado,

Por meio do presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, é com especial honra que convido Vossa Excelência para participar no IV "SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", que na forma dos "folders" em anexo se realizará **em Santa Tereza (ES)**, no dia 08 de novembro de 1997 (sábado), este relacionado à Região Central-Serrana II (reunindo os Municípios de Santa Tereza, Santa Leopoldina, Santa Maria de Jetibá, São Roque do Canaã, Laranja da Terra, Itaguaçu e Itarana), cujos eventos similares (I, II e III Seminários) já foram realizados com amplo proveito e sediados respectivamente em **Colatina (ES)**, (14.06.97), **Guarapari (ES)**, (09.08.97) e no último dia 04 de outubro em **Domingos Martins (ES)**, com média de comparecimento, nestes últimos, de 600 participantes dos mais variados Municípios de nosso Estado.

Trata-se de mais um passo significativo do Projeto especial "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", da Comissão do Senado Federal acima referida, que estimula a formação da consciência popular em nosso Estado sobre as perspectivas de seu desenvolvimento e dos problemas de sua inserção no sistema desse Corredor e no processo de desenvolvimento nacional, como um todo.

A sua presença, exatamente por seu estreito conhecimento da realidade e das perspectivas de nosso Estado, enriquecerá as discussões e assegurará ainda maior expressão ao Seminário, bem como reforçará a qualificação das gestões que dele decorram e possam ser encaminhadas nesse evento, ou a seguir dele, e sejam do interesse dos Municípios envolvidos na Região Central-Serrana II e do Estado, em geral.

Vossa Excelência, sendo necessário, poderá obter outros informes com nossa coordenação em Vitória (ES), pelos telefones 223-3132 e 223-3688 ou pelo fax 223-1843.

Antecipando agradecimentos, solicito que nos confirme, até 04.11.97, a nossa Coordenação em Vitória, pelos telefones e fax mencionados acima, sua participação, consigno todo meu apreço e, pondo-me à sua ordem, assino-me

cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 17 de outubro de 1997

À
Excelentíssima Senhora Deputada Federal
Rita Camata
BRASÍLIA - DF.

ASSUNTO: "IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Prezada Senhora Deputada,

Por meio do presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, é com especial honra que convido Vossa Excelência para participar no IV "SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", que na forma dos "folders" em anexo se realizará **em Santa Tereza (ES),** no dia 08 de novembro de 1997 (sábado), este relacionado à Região Central-Serrana II (reunindo os Municípios de Santa Tereza, Santa Leopoldina, Santa Maria de Jetibá, São Roque do Canaã, Laranja da Terra, Itaguaçu e Itarana), cujos eventos similares (I, II e III Seminários) já foram realizados com amplo proveito e sediados respectivamente em **Colatina (ES),** (14.06.97), **Guarapari (ES),** (09.08.97) e no último dia 04 de outubro em **Domingos Martins (ES),** com média de comparecimento, nestes últimos, de 600 participantes dos mais variados Municípios de nosso Estado.

Trata-se de mais um passo significativo do Projeto especial "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", da Comissão do Senado Federal acima referida, que estimula a formação da consciência popular em nosso Estado sobre as perspectivas de seu desenvolvimento e dos problemas de sua inserção no sistema desse Corredor e no processo de desenvolvimento nacional, como um todo.

A sua presença, exatamente por seu estreito conhecimento da realidade e das perspectivas de nosso Estado, enriquecerá as discussões e assegurará ainda maior expressão ao Seminário, bem como reforçará a qualificação das gestões que dele decorram e possam ser encaminhadas nesse evento, ou a seguir dele, e sejam do interesse dos Municípios envolvidos na Região Central-Serrana II e do Estado, em geral.

Vossa Excelência, sendo necessário, poderá obter outros informes com nossa coordenação em Vitória (ES), pelos telefones 223-3132 e 223-3688 ou pelo fax 223-1843.

Antecipando agradecimentos, solicito que nos confirme, até 04.11.97, a nossa Coordenação em Vitória, pelos telefones e fax mencionados acima, sua participação, consigno todo meu apreço e, pondo-me à sua ordem, assino-me

cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 17 de outubro de 1997

À
Excelentíssima Senhora Deputada Federal
Etevalda Grassi
BRASÍLIA - DF.

ASSUNTO: "IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Prezada Senhora Deputada,

Por meio do presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, é com especial honra que convido Vossa Excelência para participar no IV "SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", que na forma dos "folders" em anexo se realizará em **Santa Tereza (ES)**, no dia 08 de novembro de 1997 (sábado), este relacionado à Região Central-Serrana II (reunindo os Municípios de Santa Tereza, Santa Leopoldina, Santa Maria de Jetibá, São Roque do Canaã, Laranja da Terra, Itaguaçu e Itarana), cujos eventos similares (I, II e III Seminários) já foram realizados com amplo proveito e sediados respectivamente em **Colatina (ES)**, (14.06.97), **Guarapari (ES)**, (09.08.97) e no último dia 04 de outubro em **Domingos Martins (ES)**, com média de comparecimento, nestes últimos, de 600 participantes dos mais variados Municípios de nosso Estado.

Trata-se de mais um passo significativo do Projeto especial "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", da Comissão do Senado Federal acima referida, que estimula a formação da consciência popular em nosso Estado sobre as perspectivas de seu desenvolvimento e dos problemas de sua inserção no sistema desse Corredor e no processo de desenvolvimento nacional, como um todo.

A sua presença, exatamente por seu estreito conhecimento da realidade e das perspectivas de nosso Estado, enriquecerá as discussões e assegurará ainda maior expressão ao Seminário, bem como reforçará a qualificação das gestões que dele decorram e possam ser encaminhadas nesse evento, ou a seguir dele, e sejam do interesse dos Municípios envolvidos na Região Central-Serrana II e do Estado, em geral.

Vossa Excelência, sendo necessário, poderá obter outros informes com nossa coordenação em Vitória (ES), pelos telefones 223-3132 e 223-3688 ou pelo fax 223-1843.

Antecipando agradecimentos, solicito que nos confirme, até 04.11.97, a nossa Coordenação em Vitória, pelos telefones e fax mencionados acima, sua participação, consigno todo meu apreço e, pondo-me à sua ordem, assino-me

cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 17 de outubro de 1997

Ao
Excelentíssimo Senhor Deputado Federal
João Miguel Feu Rosa
BRASÍLIA - DF.

ASSUNTO: "IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Prezado Senhor Deputado,

Por meio do presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, é com especial honra que convido Vossa Excelência para participar no IV "SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", que na forma dos "folders" em anexo se realizará **em Santa Tereza (ES),** no dia 08 de novembro de 1997 (sábado), este relacionado à Região Central-Serrana II (reunindo os Municípios de Santa Tereza, Santa Leopoldina, Santa Maria de Jetibá, São Roque do Canaã, Laranja da Terra, Itaguaçu e Itarana), cujos eventos similares (I, II e III Seminários) já foram realizados com amplo proveito e sediados respectivamente em **Colatina (ES),** (14.06.97), **Guarapari (ES),** (09.08.97) e no último dia 04 de outubro em **Domingos Martins (ES),** com média de comparecimento, nestes últimos, de 600 participantes dos mais variados Municípios de nosso Estado.

Trata-se de mais um passo significativo do Projeto especial "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", da Comissão do Senado Federal acima referida, que estimula a formação da consciência popular em nosso Estado sobre as perspectivas de seu desenvolvimento e dos problemas de sua inserção no sistema desse Corredor e no processo de desenvolvimento nacional, como um todo.

A sua presença, exatamente por seu estreito conhecimento da realidade e das perspectivas de nosso Estado, enriquecerá as discussões e assegurará ainda maior expressão ao Seminário, bem como reforçará a qualificação das gestões que dele decorram e possam ser encaminhadas nesse evento, ou a seguir dele, e sejam do interesse dos Municípios envolvidos na Região Central-Serrana II e do Estado, em geral.

Vossa Excelência, sendo necessário, poderá obter outros informes com nossa coordenação em Vitória (ES), pelos telefones 223-3132 e 223-3688 ou pelo fax 223-1843.

Antecipando agradecimentos, solicito que nos confirme, até 04.11.97, a nossa Coordenação em Vitória, pelos telefones e fax mencionados acima, sua participação, consigno todo meu apreço e, pondo-me à sua ordem, assino-me

cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 17 de outubro de 1997

Ao
Excelentíssimo Senhor Deputado Federal
João Coser
BRASÍLIA - DF.

ASSUNTO: "IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal.

Prezado Senhor Deputado,

Por meio do presente, em nome da Comissão do Corredor Centro-Leste, do Senado Federal, é com especial honra que convido Vossa Excelência para participar no IV "SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", que na forma dos "folders" em anexo se realizará em **Santa Tereza (ES)**, no dia 08 de novembro de 1997 (sábado), este relacionado à Região Central-Serrana II (reunindo os Municípios de Santa Tereza, Santa Leopoldina, Santa Maria de Jetibá, São Roque do Canaã, Laranja da Terra, Itaguaçu e Itarana), cujos eventos similares (I, II e III Seminários) já foram realizados com amplo proveito e sediados respectivamente em **Colatina (ES),** (14.06.97), **Guarapari (ES),** (09.08.97) e no último dia 04 de outubro em **Domingos Martins (ES)**, com média de comparecimento, nestes últimos, de 600 participantes dos mais variados Municípios de nosso Estado.

Trata-se de mais um passo significativo do Projeto especial "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", da Comissão do Senado Federal acima referida, que estimula a formação da consciência popular em nosso Estado sobre as perspectivas de seu desenvolvimento e dos problemas de sua inserção no sistema desse Corredor e no processo de desenvolvimento nacional, como um todo.

A sua presença, exatamente por seu estreito conhecimento da realidade e das perspectivas de nosso Estado, enriquecerá as discussões e assegurará ainda maior expressão ao Seminário, bem como reforçará a qualificação das gestões que dele decorram e possam ser encaminhadas nesse evento, ou a seguir dele, e sejam do interesse dos Municípios envolvidos na Região Central-Serrana II e do Estado, em geral.

Vossa Excelência, sendo necessário, poderá obter outros informes com nossa coordenação em Vitória (ES), pelos telefones 223-3132 e 223-3688 ou pelo fax 223-1843.

Antecipando agradecimentos, solicito que nos confirme, até 04.11.97, a nossa Coordenação em Vitória, pelos telefones e fax mencionados acima, sua participação, consigno todo meu apreço e, pondo-me à sua ordem, assino-me

cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Wilson Sant'Anna Lopes
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no **"I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO"**, promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de 08 Seminários Regionais sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto **"SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO"**, em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição.

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

À
Exm.ª Sr.ª
Deputada Brice Bragatto
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimada Senhora Deputada,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Ginásio Municipal de Esportes daquela cidade, conforme programação constante do " folder " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de 08 Seminários Regionais sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", em que se insere o I SEMINÁRIO supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Wilson Sant'Anna Lopes
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia **14 de junho de 1997** (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr. Presidente da Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Deputado José Carlos Gratz
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Wellington Coimbra
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia **14 de junho de 1997** (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Nasser Youssef Nasr
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Ginásio Municipal de Esportes daquela cidade, conforme programação constante do " folder " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de 08 Seminários Regionais sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", em que se insere o I SEMINÁRIO supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Max de Freitas Mauro Filho
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia **14 de junho de 1997** (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Magno Malta
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia **14 de junho de 1997** (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Marcos Madureira
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia **14 de junho de 1997** (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Marcelino Fraga
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia **14 de junho de 1997** (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Lourival Berger
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia **14 de junho de 1997** (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", em que se insere o I SEMINÁRIO supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado José Alves Neto
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", em que se insere o I SEMINÁRIO supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado José Gotardo Spadetto
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", em que se insere o I SEMINÁRIO supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado José Mauro Gomes e Gama
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia **14 de junho de 1997** (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado José Ramos Furtado
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia **14 de junho de 1997** (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", em que se insere o I SEMINÁRIO supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado José Otávio Baioco
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", em que se insere o I SEMINÁRIO supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição.

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino.

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Gilson Gomes
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Ginásio Municipal de Esportes daquela cidade, conforme programação constante do " folder " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de 08 Seminários Regionais sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", em que se insere o I SEMINÁRIO supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Fernando Rezende
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia **14 de junho de 1997** (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Otaviano de Carvalho
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Ala Senador Filinto Müller, Gabinete nº 3 – Brasília - DF – Telefones: (061) 311-2022/311-2024

Vitória, 06 de junho de 1997

À
Exma. Sra.
Deputada Maria de Fátima Couzi
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimada Senhora Deputada,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), **no dia 14 de junho de 1997** (sábado), **no Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Marcos Senna
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Ginásio Municipal de Esportes daquela cidade, conforme programação constante do " folder " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de 08 Seminários Regionais sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", em que se insere o I SEMINÁRIO supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Enivaldo Euzébio dos Anjos
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), **no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Domingos Sávio Martins Pinto
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Climaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia **14 de junho de 1997** (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Carlos Alberto Lyrio
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no **"I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO"**, promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia **14 de junho de 1997** (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do **" folder "** que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto **"SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO"**, em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Benedito Enéas
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no **"I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO"**, promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de 08 Seminários Regionais sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto **"SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO"**, em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado Valdete Alves da Silva
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "**I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), **no dia 14 de junho de 1997** (sábado), no **Ginásio Municipal de Esportes** daquela cidade, conforme programação constante do " **folder** " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de **08 Seminários Regionais** sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "**SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**", em que se insere o **I SEMINÁRIO** supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

Vitória, 06 de junho de 1997

Ao
Exmo. Sr.
Deputado José Mauro Gomes e Gama
Assembléia Legislativa do Estado do Espírito Santo
Praça João Clímaco, s/n - Cidade Alta - Centro
Vitória - ES.

Estimado Senhor Deputado,

Com especial satisfação, muito me honra convidar Vossa Excelência para sua participação no "I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação, do Senado Federal, da qual tenho o encargo da Presidência, a realizar-se em Colatina (ES), no dia 14 de junho de 1997 (sábado), no Ginásio Municipal de Esportes daquela cidade, conforme programação constante do " folder " que, em forma preliminar, estamos agora enviando por fax.

Trata-se de um Projeto de 08 Seminários Regionais sobre temas do Desenvolvimento de nosso Estado, na perspectiva das transformações dos novos tempos, estando o Senado Federal empenhado, pela Comissão acima referida, no êxito e nas modalidades de apoio ao nosso desenvolvimento que do evento possam decorrer.

No ensejo, esclareço que qualquer informação complementar poderá ser obtida junto à Coordenação do Projeto "SEMINÁRIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", em que se insere o I SEMINÁRIO supra-mencionado, utilizando-se dos telefones: 223-3132, 223-3688, bem como do fax 223-1843, que respeitosamento ponho à sua disposição

Certo de seu acolhimento e presença, consigno minha estima, e, sempre à sua ordem, me assino

Cordialmente

SENADOR José Ignácio Ferreira

SENADO FEDERAL

Senador JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA

ANEXO IV

CORRESPONDÊNCIAS RECEBIDAS PELO PROJETO:

1. RELATIVAS AO I SEMINÁRIOS REGIONAL (EM 14/06/97, EM COLATINA-ES)

2. RELATIVAS AO II SEMINÁRIOS REGIONAL (EM 09/08/97, EM GUARAPARI-ES)

3. RELATIVAS AO III SEMINÁRIO REGIONAL (EM 04/10/97, EM DOMINGOS MARTINS-ES)

4. RELATIVAS AO IV SEMINÁRIOS REGIONAL (EM 08/11/97, EM SANTA TEREZA-ES)

5. DIVERSAS

Ala Senador Filinto Müller, Gabinete nº 3 – Brasília - DF – Telefones: (061) 311-2022/311-2024

FEV26106 1306 1238 SCM/BA(J48)
VITORIA/ES 1306 1238 001/001

URGENTE
A COORDENACAO DO I SEMINARIO REGIONAL
RUA QUINTINO BOCAIUVA, 16 EDIFICIO NAVEMAR
SALA/908
29010-907 VITORIA/ES

COMPROMISSOS INADIAVEIS IMPEDEM MINHA PRESENCA NESTE IMPORTANTE EVENTO.
JOSE BAIOCO
DEPUTADO ESTADUAL

JOSE BAIOCO
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA 5/O-ANDAR.
29015-110 VITORIA/ES TRFB/ANA

TELEGRAMA COM FLORES. 12 JUNHO LIGUE 135. O CORREIO ENTREGA AS FLORES

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO
Doc. n.º 17 de 1996
Fls. 843
Maria Helena P. F. Parente
Secretária

TELEGRAMA FONADO
DO. TELEFONE PARA A
JE E PAGUE DEPOIS

CORREIOS TELEGRAMA
CONFIABILIDADE

87891TISTMU BA
11/1818
FEV25009 1106 1655 SCM/BA(J46)
VITORIA/ES

URGENTE
SENADOR JOSE IGNACIO FERREIRA
RUA QUINTINO BOCAIUVA SN EDF-NAVEMAR S/908
CENTRO
29010-903 VITORIA/ES

POR MOTIVO DE VIAGEM AGENDADA ANTERIORMENTE ESTAREI IMPOSSIBILITADO DE COMPARECER NO PRIMEIRO SEMINARIO DA COMISSAO DO CORREDOR CENTROLESTE EM COLATINA NO DIA 14 PROXIMO. NO ENTANTO INDICO OS SENHORES, GENECIRCO ENCARNACAO JUNIOR, ASSESSOR PARA ASSUNTOS DE ENERGIA, E EDSON CAETANO DA SILVA ASSESSOR PARA A AREA PORTUARIA DA AGENCIA DE DESENVOLVIMENTO EM REDE DO ESPIRITO SANTO ADERES.

REMETENTE
ANTONIO CARLOS DE MEDEIROS DIRETOR
AV. VITORIA 2045 3/O ANDAR NAZARE
29040-333 VITORIA/ES RM

TELEGRAMA COM FLORES, 12 JUNHO LIGUE 135, O CORRETO ENTREGA AS FLORES

CORREIOS TELEGRAMA
CONFIABILIDADE
RAPIDEZ, E
A SUA DISPOSIÇÃO.

CORREIOS
TELEGRAMA FONADO
É CÔMODO. TELEFONE PARA A
ECT HOJE E PAGUE DEPOIS

EZ E
IÇÃO

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO
RQS n.º 17 de 1996
Fls. 844
Maria Helena P. F. Paranhos
Secretária

Telecomunicações do Espírito Santo S.A.
telest
Ligando o Presente ao Futuro

Vitória-ES, 12 de junho de 1997.

AO EXCELENTÍSSIMO SENADOR DA REPÚBLICA
DR. JOSÉ INÁCIO FERREIRA
ALA SENADOR FILINTO MÜLLER
GABINETE Nº 3
BRASÍLIA - DF

Assunto: I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO

Prezado Senador,

Muito me honrou o convite formulado por V. Excia. para participar do Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo, porém por motivos de compromissos familiares inadiáveis assumidos anteriormente, não poderei estar presente no referido evento, porém me colocando a disposição de V. Excia. para os próximos seminários.

Sendo o que nos apresenta para o momento.

Cordiais saudações.

CARLINDO JOSÉ WAYRER BRITO
Diretor de Engenharia

Ordem dos Advogados do Brasil
Seção do Espírito Santo

Of. GP. nº 170/97 Vitória, 11 de junho de 1997.

Exmo. Sr.
Senador José Ignácio Ferreira
Senado Federal
Brasília - DF

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência, como o faço, para, acusando o recebimento de seu convite para participar do "I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", informar-lhe da impossibilidade de meu comparecimento, em vista de compromissos anteriormente assumidos.

Valho-me do ensejo para tributar-lhe minhas homenagens e apresentar-lhe as mais atenciosas

Saudações.

Agesandro da Costa Pereira
Presidente da OAB-ES

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE VITÓRIA-ES ACV

Vitória - ES
11 de junho de 1997

Of. No. 181/97

Exmo. Sr.
Senador **JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA**
Senado Federal
BRASÍLIA (DF)

Senhor Senador,

Recebemos a programação e o honroso convite para participarmos do I SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO, que terá início a partir do dia 14 deste, em Colatina, evento da maior importância e interesse do nosso Estado.

...do Vossa Excelência pela oportuna iniciativa, agradecemos o prestigioso convite, ... no entanto, a impossibilidade de confirmar nossa p... nça devido a compromissos, ... mesma data.

... de sucesso em mais essa empreitada, apresentamos nossos atenciosos cumprimentos.

ROICLES MATOS COELHO
Presidente

COMPANHIA SIDERÚRGICA DE TUBARÃO

Serra, 27 de maio de 1997

Exmo Sr.
Senador José Ignácio Ferreira
Senado Federal
Brasília - DF

Exmo. Sr. Senador

Agradecendo a gentileza do convite de V.Exª, lamento a impossibilidade de participar do I Seminário Regional do Projeto "Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo", a realizar-se em Colatina, em razão de viagem ao exterior programada para o próximo dia 13 de junho.

Atenciosamente

José Armando de Figueiredo Campos
Vice-Presidente Executivo

Av. Brigadeiro Eduardo Gomes, s/n - Jardim Limoeiro - Serra - ES - Brasil - CEP 29164-280 Tel (027) 348-1002 Fax (027) 348-1484

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO
RQS n.º 17 de 1996
Fls. 848
Maria Helena P. F. Parente
Secretária

ELIEZER BATISTA

Fax EB - 207/97

Rio de Janeiro,
2 de maio de 1997

Para: Professor Geraldo Vieira Simões Filho
Coordenador Geral do I Seminário
Regional para o Desenvolvimento no
Espírito Santo

Recebi e muito agradeço seu fax com o honroso convite para participar do I Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo.

Infelizmente, não poderei confirmar minha presença pois, nesta ocasião, estarei fora do país.

Conto com a sua compreensão e espero, em outra ocasião, poder aceitar o convite.

Grande abraço,

Eliezer Batista

COMPANHIA SIDERÚRGICA DE TUBARÃO

Serra, 27 de maio de 1997

Exmo. Sr
Senador José Ignácio Ferreira
Senado Federal
Brasília - DF

Exmo Sr Senador

Agradecendo a gentileza do convite de V.Exª, lamento a impossibilidade de participar do I Seminário Regional do Projeto "Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo", a realizar-se em Colatina, em razão de viagem ao exterior programada para o próximo dia 13 de junho.

Atenciosamente,

José Armando de Figueiredo Campos
Vice-Presidente Executivo

Av. Brasília Eduardo Gomes, s/n - Jardim Limoeiro - Serra - ES - Brasil - CEP 29164-290 Tel. (027) 348-1002 Fax (027) 348-1186

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO
RQS n.º 1 350 de 1996
Fls.
Maria Helena P. F. Peixoto

PREFEITURA MUNICIPAL DE VILA VALÉRIO
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Vila Valério, 26 de maio de 1997

OF. A .T.P.C./PMVIVA Nº.004/97
DA: Assessora Técnica de Planejamento e Coordenação
AO: Escritório do Senador José Ignácio
ASSUNTO: Confirma Presença Ferreira

Prezado Senhor,

Vimos pelo presente, confirmar a Vossa Senhoria, a presença do Senhor **Hermilar Vieira da Silva**, Presidente da Câmara Municipal de Vila Valério e da senhora **Vânia Regina Mielke**, Assessora Técnica de Planejamento e Coordenação, para participarem I Seminário- Região Noroeste do Espirito Santo- em Colatina, 14 de junho de 1997

Sendo só para o momento, renovamos nossas saudações

VÂNIA REGINA MIELKE
Assessora Técnica de Planejamento e Coordenação

Ilmº Sr.
Geraldo Vieira Simões Filho
Coordenador - Geral do Projeto
Vitória-ES

Serviço Social do Comércio
DEPARTAMENTO REGIONAL DO ESPÍRITO SANTO

1-5210
13 AGO 1997

Ao Senhor
Geraldo Vieira Simões Filho
Coordenador do II Seminário Regional para o Desenvolvimento
do Espírito Santo
Vitória (ES)

Prezado Senhor -

Em atenção ao seu expediente datado de 07 de agosto em curso, onde fomos convidados a compor a mesa de trabalhos do II Seminário para o Desenvolvimento do Espírito Santo, o qual recebemos com grande deleite, agradecemos, aproveitando a oportunidade para apresentar minhas desculpas pela ausência, já que estava viajando no dia do evento.

Reiterando nossos agradecimentos, firmamo-nos

cordialmente

GUTMAN UCHÔA DE MENDONÇA
Diretor Regional

Praça Misael Pena, 54 Cx. Postal 851 - Vitória - E.S. - CEP 29020-810 - TEL (027)222-0522 - FAX: (027)223-0871 - CGC 33 469 164/0026-70

Serviço Social do Comércio
DEPARTAMENTO REGIONAL DO ESPÍRITO SANTO

1-3847
25 JUN 1997

Ao Senhor
José Ignácio Ferreira
Ala Senador Afonso Arinos - Gab. 01
Senado Federal
70165-900 - Brasília (DF)

Senhor Senador -

Em atenção ao pedido de ocupação do Centro de Convenções do SESC Guarapari, no dia 02.08.97, para realização do II Seminário Regional - Região Sul Litorânea, através da Comissão do Corredor Centro-Leste do Senado, informamos que o referido espaço será cedido, devendo para isso, o coordenador do evento contatar o Gerente Geral do Centro de Turismo de Guarapari, Sr. Paulo Roberto Lago Barbosa - telefone (027) 361-1416 - Fax (027) 361-1221 informando quantas pessoas virão e para acertar detalhes necessários à realização do evento.

Cordialmente

GUTMAN UCHÔA DE MENDONÇA
Diretor Regional

FAX 223 1843
ATT Sr. Ademir Bourão

Praça Misael Penna, 54 - Cx. Postal 851 - Vitória E S - CEP: 29020-610 - TEL: (027)222-0522 - FAX: (027)223-0871 - CGC 33.469.164/0026-70

Serviço Social do Comércio
DEPARTAMENTO REGIONAL DO ESPÍRITO SANTO

V-4302
14 JUL 1997

Ao Senhor
Senador José Ignácio Ferreira
Senado Federal - Ala Feliinto Muller, Gab. 3
70165-900 - Brasília (DF)

Senhor Senador -

Em atenção ao expediente datado de 04 de julho em curso, acerca da realização do II Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo, no Centro de Turismo de Guarapari, em 09.08.97, temos o prazer de informar que o SESC de Guarapari está à disposição para realização do evento, inclusive com cessão de alimentação para todos os participantes.

Ao ensejo, despeço-me, renovando-lhe meu apreço e estima, desejando-lhe todo êxito e que o objetivo do seminário seja, em sua íntegra, alcançado.

Cordialmente

GUTMAN UCHÔA DE MENDONÇA
Diretor Regional

1 - 4748
28 JUL 1997

Ao Sr. Ademir Corrêa
FAX: 223-1843
Vitória - ES.

Ao Senhor
Senador José Ignácio Ferreira
Ala Senador Afonso Arinos - Gab. 01
Senado Federal
70165-900 - Brasília (DF)

Senhor Senador:

Em atenção ao expediente datado de 18 de julho em curso, solicitando que o SESC participe também com o coffee-break para aproximadamente 400 pessoas, no Centro de Turismo de Guarapari, em 09 agosto 97, por ocasião do II Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo, informamos que o SESC acrescentará o Coffee-break em sua cortesia no referido evento.

Cordialmente

GUTMAN UCHÔA DE MENDONÇA
Diretor Regional

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARAPARI
GABINETE DO PREFEITO

Guarapari/ES, 03 de julho de 1997.

OF/SEMA-GAB Nº 059/97

Prezado Senador

Vimos agradecer o convite para participar do "II Seminário Regional Para o Desenvolvimento do Espírito Santo" como expositora sobre o tema "As potencialidades do turismo de montanha, turismo balneário, turismo rural e outras formas de turismo no Espírito Santo", e informar que estaremos impossibilitados de fazer tal exposição por participar, hoje, da gestão administrativa do Prefeito Paulo Borges, em Guarapari, como **Secretária Municipal de Meio Ambiente**, e por ter esta administração uma **Secretaria de Turismo**, específica.

Consignamos todo agradecimento pela consideraçao demonstrada e nos colocamos ao vosso inteiro dispor para futuros projetos.

Respeitosamente

LINDA SUZANA GONÇALVES BRANT
Secretária Municipal de Meio Ambiente

Exmo. Sr.
Dr. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA
DD. Senador da República
BRASÍLIA-DF

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA-EXECUTIVA DA CÂMARA DE POLÍTICAS REGIONAIS DO CONSELHO DE GOVERNO

Esplanada dos Ministérios - Bloco "E"
70.062-900
Telex: 61 2509/1095 - PABX: 414-5903- FAX: 226-0630

FAX

Data: 08/08/97
Nº de Páginas incluindo está folha de rosto: ( )

Para / To:
Nome/Name: Senador José Inácio Ferreira

Órgão/Firm: Senado Federal
Fax nº:(061) 323-5625

De / From:
Nome/Name:Euler Costa Sampaio

Órgão/Firm: SEPRE/MPO
Fax nº: (061) 321-9125

MENSAGEM / MESSAGE

De ordem, comunico a Vossa-Excelência que o Senhor Secretário Especial de Políticas Regionais (SEPRE/MPO), acha-se impossibilitado, por motivo de doença em família, de participar como palestrante no II Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo. Nomeia como sua representante nesse conclave, a Drª ELÍDIA MARIA TORRES DO LAGO, Assessora da Diretoria desta Secretaria.

Atenciosamente,

EULER COSTA SAMPAIO
Chefe de Gabinete

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, DO COMÉRCIO E DO TURISMO
INSTITUTO BRASILEIRO DE TURISMO - EMBRATUR

SETOR COMERCIAL NORTE, Q.02 BL: "G" - BRASÍLIA/DF - CEP. 70.710.500 - BRASIL
TEL.: (061) 225.4121 / FAX.: (061) 223-9889

Nº DE PAGINAS (INCLUINDO ESTA): 01

DATA: 07/08/97

PARA: EXMº SENHOR SENADOR JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA
A/C. DRA. MARIA HELENA RUI FERREIRA.
FAX: 311 3079 CIDADE: BRASÍLIA - DF

DE: MARCIA KUBITSCHEK
VICE-PRESIDENTE DA EMBRATUR

Mensagem:

Senhor Senador,

Em referência ao fax emitido pela Dra. Marcia Kubitschek, de 15 de julho transato, no qual ela confirma a presença no "II Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", evento de grande relevância para esse estado, lamentavelmente venho informar a Vossa Excelência, após ter cientificado a coordenação na pessoa do Professor Geraldo Vieira Simões e Dr. Ademir, que a Dra. Marcia foi compelida a ausentar-se do país, tendo em vista problemas de saúde de sua filha, que estuda em Miami EUA, requerendo, dessa forma, sua urgente presença ao lado da filha. Incumbiu-me, todavia, de expressar a Vossa Excelência e a todos os participantes do Seminário, suas sinceras escusas e informar que a Dra. Rose de Freitas, representando esta Autarquia, fará menção ao tema que ela deveria abordar.

Respeitosamente,

Francisco C. B. Leal
Ass. da Dra. Marcia Kubitschek

CASO NÃO RECEBA CORRETAMENTE ESTA MENSAGEM: FAVOR AVISAR URGENTEMENTE PELO TELEFONE OU TELEFAX ORRIGADO

If this Message is Not Correctly Received, Please Inform us By Phone, Telefax or Telex, Thank You.

UFES UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO	PRÓ-REITORIA DE EXTENSÃO

DE: PROEX	Prof. CARLOS ROGÉRIO MELLO DA SILVA Pró-Reitor de Extensão	Nosso FAX: (027) 335-2330	Nº de páginas incluindo esta: 01

PARA: Seminários Regionais	Exmo. Sr. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA Senador - Comissão II Seminário Região Sul-Litorânea Fones: (027) 223-3132/3688	FAX Nº: (027) 223-1843

Ofício Nº 199 /97-PROEx Vitória, 8 de agosto de 1997.

Senhor Senador

Por motivos de agendamentos anteriores, não poderei participar do "*II Seminário Região ... Litorânea do Espírito Santo*"

Cumprimentando essa Coordenação por tão importante evento, desejo êxito na realização do mesmo.

Atenciosamente,

Profº Carlos Rogério Mello da Silva
Pró Reitor de Extensão

OF.GDEC/ALES Nº 1243/97.

Vitória-ES, 08 de Agosto de 1997.

Exmº Senhor
Senador **José Ignácio Ferreira**
Brasília -DF

Senhor Senador,

Cumprimentando V. Exª, acusamos o recebimento do convite para participarmos do "II Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", a realizar-se em Guarapari no próximo dia 09 de agosto.
Contudo, devido a compromissos anteriormente agendados junto aos municípios do interior do Estado, nossa base política, estamos impossibilitados de comparecer a tão importante evento.
Sendo o que se nos apresenta para o momento, subscrevemo-nos

Cordialmente,

Fátima Couzi

Fátima Couzi
Deputada Estadual
Líder do PSDB

MENSAGEM VIA TELEFAX
TELEFAX MESSAGE

Associação de Comércio Exterior do Brasil - AEB
Brazilian Foreign Trade Association

DATA: 29.07.97

MSG Nº 450/97

DE: Marcus Vinicius Pratini de Moraes - Presidente da AEB

PARA: Professor Geraldo Vieira Simões Filho
Coordenador-Geral do Projeto Seminários Especiais

FAX Nº: (027) 223- 1843

Nº DE PAGINAS INCLUINDO ESTA: 01 (uma)
OBS: *SE A MENSAGEM NAO FOI BEM RECEBIDA, FAVOR AVISAR-NOS (021) 240-5048*

Prezado Professor Simões Filho,

Tenho o prazer de acusar o recebimento da carta de 01 de julho corrente, pela qual, em nome do Senador José Ignácio Ferreira e por interesse da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação do Senado Federal, Vossa Senhoria me convida a participar do II Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo, programado para o dia 09 de agosto vindouro em Guarapari, com a presença do Excelentíssimo Senhor Governador do Estado, Doutor Vitor Buaiz.

Em resposta, ao agradecer-lhe a gentileza do amável convite, levo ao seu conhecimento coincidir o aludido evento com a reunião do MERCOEX, que é a Secretaria-Geral do MERCOSUL, a realizar-se em Assunção, Paraguai, motivo pelo qual não poderei comparecer ao mencionado Seminário, para o qual, antecipadamente, formulo os mais sinceros votos de pleno êxito.

Atenciosamente,

Marcus Vinicius Pratini de Moraes
Presidente

Av. General Justo, 335 - 4º and. - Cep 20021-130 - Tel (021) 240-5048 - Fax: (021) 240-5463 - 220-2441
Telex (021) 22211 AEXB BR - Rio de Janeiro - Brasil
E-mail: aebbras@embratel.net.br

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, DO COMÉRCIO E DO TURISMO

INSTITUTO BRASILEIRO DE TURISMO - EMBRATUR

SETOR COMERCIAL NORTE, Q.02 BL: "G" - BRASÍLIA/DF - CEP. 70.710.500 - BRASIL

TEL.: (061) 225.4121 / FAX.: (061) 223-9889

Nº DE PÁGINAS (INCLUINDO ESTA): 01

DATA: 15/07/97

RA. EXMO SENHOR SENADOR JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA

A/C. DRA. MARIA HELENA RUI FERREIRA.

FAX 311.3079 CIDADE: BRASÍLIA - DF.

DE MARCIA KUBITSCHEK

VICE-PRESIDENTE DA EMBRATUR

Mensagem:

ESTIMADO SENADOR,

SEQÜENCIANDO OS CONTATOS QUE MANTIVE COM O PROFESSOR GERALDO VIEIRA SIMÕES FILHO, COORDENADOR DO "II SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", QUE SERÁ REALIZADO NA CIDADE E GUARAPARI, NO DIA 09 DE AGOSTO PRÓXIMO, VENHO INFORMAR-LHE QUE TENHO IMENSO PRAZER EM ACEITAR O CONVITE PARA MINHA PARTICIPAÇÃO NO REFERIDO EVENTO, NO QUAL ABORDAREI O TEMA "A HORA E A VEZ DO TURISMO NO DESENVOLVIMENTO NACIONAL". POR OPORTUNO, SOLICITO QUE AQUELA COORDENAÇÃO EFETUE CONTATO COM O MEU ASSISTENTE, SR. FRANCISCO, PARA QUE O MESMO OBTENHA DETALHES LOGÍSTICOS

CORDIALMENTE,

MARCIA KUBITSCHEK

VICE-PRESIDENTE DA EMBRATUR

CASO NÃO RECEBA CORRETAMENTE ESTA MENSAGEM: FAVOR AVISAR URGENTEMENTE PELO TELEFONE OU TELEFAX OBRIGADO

If not correct message - Not Correctly Received, Please Inform us By Phone, Telefax or Telex, Thank You.

SENADO FEDERAL
SECRETARIA LEGISLATIVA
SUBSECRETARIA DE COMISSÕES
SERVIÇO DE COMISSÕES ESPECIAIS E DE INQUÉRITO

OFCCL080/97 Brasília, 09 de julho de 1997

Senhor Secretário,

Na qualidade de Presidente da Comissão Especial do Corredor Centro-Leste , tenho o prazer de ao cumprimentar V.Exa. comunicar a realização em GUARAPARI, do II Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo.

A Comissão Especial do Corredor Centro-Leste pretende debruçar-se sobre os persistentes problemas que entravam o pleno desenvolvimento do Estado do Espírito Santo e, com o concurso das variadas esferas oficiais que atuam na área, representantes da iniciativa privada e especialistas, buscar alternativas mais amplas e integradas para o melhor aproveitamento do potencial da região.

Neste sentido, gostaria de convidar V.Exa. a participar como palestrante deste Seminário, abordando o tema "POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL :A SITUAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO", a realizar-se no dia 09 de agosto de 1997, , às 09:00 hs, na cidade de Guarapari-ES.

Certo da atenção de Vossa Excelência, coloco-me a sua disposição para quaisquer esclarecimentos, e aproveito a oportunidade para apresentar os elevados protestos de minha consideração e apreço.

SENADOR JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA
PRESIDENTE

EXCELENTÍSSIMO SENHOR
DR. FERNANDO RODRIGUES CATÃO
SECRETÁRIO ESPECIAL DE POLÍTICAS REGIONAIS
NESTA

Vitória/ES, 29 de Julho de 1997

Ilmo. Sr.
Prof. Geraldo Vieira Simões Filho

Prezado Senhor

Com satisfação, vimos confirmar a presença como debatedor no "II Seminário Regional do Desenvolvimento do Espírito Santo", promovido pela Comissão do Corredor Centro-Leste do Senado Federal, a ser realizado em 09 de agosto do corrente.

Certo de que, o sucesso do evento se dá pela iniciativa, tendo como conseqüência o envolvimento de profissionais e pessoas do mais alto padrão de qualificação, comprovando através de explanações e debates sobre a realidade e as possíveis soluções em busca do desenvolvimento em qualquer âmbito, tendo como objetivo a melhoria da "Qualidade de Vida".

Aproveito a oportunidade para enviar-lhe protestos de estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

Richard Moreira

TELEST - Telecomunicações do Espírito Santo S/A
EMPRESA DO SISTEMA TELEBRÁS

telest

Vitória-ES., 08 de agosto de 1997.

Ao
Excelentíssimo Senador
JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA
SENADO FEDERAL
BRASÍLIA - DF

Por meio desta, vimos acusar o recebimento do convite de Vossa Excelência, para participarmos do "**II Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo**" pelo qual apresentamos nossos sinceros agradecimentos.

Todavia, informamos da impossibilidade de participar de tal evento, por estarmos viajando a serviço da Telest nesta data.

Colocando-nos sempre à sua ordem, reiteramos nossos agradecimentos.

Cordialmente,

JOSÉ ROBERTO RODRIGUES
Gerente Deptº de Planejamento Técnico e Operacional

Rua Vitório Nunes da Motta, 220 - 3º andar - sala 301 - Pascoal do Sul - 29050-480 - VITÓRIA-ES
Fone (027) 105-4722 - Fax (027) 105-4769

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARAPARI
GABINETE DO PREFEITO

Guarapari(ES), 04 de agosto de 1997

Impedido de comparecer por motivo de doença em familiar, solicito a academica SANDRA TEDALDI que represente esta Faculdade no evento. Em 08/08/97

OF.GAB. CIRCULAR Nº 518/97

Prezado (a) Senhor (a),

Tenho a grata satisfação de convidar V.Sa. para participar do **II SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO**, a realizar-se no dia 09 de agosto, no SESC de Guarapari, com início às 08:00 horas, sob o patrocínio do Senado Federal e da Prefeitura Municipal de Guarapari.

Cordialmente

PAULO SERGIO BORGES
Prefeito Municipal

Serviço Social do Comércio
DEPARTAMENTO REGIONAL DO ESPÍRITO SANTO

Ao Senhor
Senador José Ignácio Ferreira
Senado Federal
Ala Sen. Afonso Prinos, Gab. 01
70165-900 - Brasília (DF)

Senhor Senador -

Reportando-nos ao expediente datado de 12 de agosto em curso, sobre a realização do II Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo, no Centro de Turismo de Guarapari, no último dia 09, informamos que continuaremos à disposição de V.Sa.

Por oportuno, receba nossos cumprimentos pelo êxito na realização do evento.

Cordialmente

GUIMAN UCHÔA DE MENDONÇA
Diretor Regional

CORREIOS TCC

87891THSTMU BA
08/1145
FEV49259 0808 1141 SCM/BA(J47)
VITORIA/ES

CORREIOS TELEGRAMA RAPIDEZ E CONFIABILIDADE SUA DISPOSIÇÃO

URGENTE PC
COMISSAO COORDENADORA DO SEGUNDO SEMINARIO
REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ES
RUA QUINTINO BOCAIUVA S/N EDF. NAVEMAR
SALA-908 CENTRO
29010-903 VITORIA/ES

FELICITACOES PELA REALIZACAO DO SEGUNDO SEMINARIO REGIONAL. UM ABRACO
CLAUDIO VEREZA
DEPUTADO ESTADUAL PT

REMETENTE
DEPUTADO CLAUDIO VEREZA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
29015-110 VITORIA/ES RRS

CORREIOS TELEGRAMA FONADO É CÔMODO. TELEFONE PARA A ECT HOJE E PAGUE DEPOIS

?10 DE AGOSTO DIA DOS PAIS LIGUE 135 E MANDE UM TELEGRAMA COM FLORES?

CORREIOS TELEGRAMA RAPIDEZ E CONFIABILIDADE A SUA DISPOSIÇÃO

*
252732ectxb br

CORREIOS TEL E CÓ ECT

De : GABINETE PREFEITO DM N. FAX : 027 2681239 05 DEZ.1997 16:14 P 1

P. M. D. M.

TELEFAX

FICHA DE TRANSMISSÃO
TRANSMISSION FORM

EMISSÃO Nº

DATA 05-12-97

PREFEITURA MUNICIPAL DE DOMINGOS MARTINS
RUA BERNADINO MONTEIRO Nº 22, CENTRO
- D.MARTINS - E.S. - FAX 027-268 1239

PAGINA / PAGE Nº

DESTINATÁRIO / TO
Vanderli Cometti

FAX Nº
223.1843

REMETENTE / FROM
SECTUR/Dulcinéa

FAX Nº
268.1239

Nº DE PÁGINAS (INCLUSIVE ESTA)
Nº OF. PAGES (INCLUDING THIS)

FAVOR AVISAR SE NÃO RECEBER TODAS AS FOLHAS
IF ALL PAGES WERE NOT RECIEVED, PLEASE INFORM

Relação de pessoas que trabalharam no "III SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO - REGIÃO CENTRAL-SERRANA 1 - em Domingos Martins:

Diomedes Maria Caliman Berger

Dulcinéa Effgen Pimentel

SISTEMA
EMPRESARIAL
OTACILIO
COSER

Vitória, 12 de Novembro de 1997.

Ao Ilustríssimo Senhor
Senador José Ignácio Ferreira
Comissão do Corredor Centro Leste / Senado Federal

Vitória/ES

Prezado Senhor,

Por meio desta venho agradecer-lhe o grande privilégio que me foi conferido ao receber o **Diploma do Mérito em Desenvolvimento Industrial**, o qual muito me honra e me incentiva a continuar empenhado nesse esforço comum, em prol do desenvolvimento do Estado do Espírito Santo.

Reiterando votos de apreço, despeço-me.

Atenciosas saudações,

Otacílio Coser Filho
Diretor-Sócio

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO

Of. N 357/97-GR

Vitória, 30 de setembro de 1997.

Senhor Senador,

Recebemos o convite para " III Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo" em Domingos Martins, no dia 04 de outubro.

Com muita honra participaríamos dos trabalhos . Temos, porém, compromissos há tempos assumidos nesse dia, e por esta razão não há como comparecer.

Desejamos sucesso no encontro.

Atenciosamente,

JOSÉ WEBER FREIRE MACEDO
Reitor

Ao Exmo. Senador
Dr. José Ignácio Ferreira

GCM/car

Gabinete do Reitor - Av. Fernando Ferrari, s/n - Campus Universitário - Goiabeiras - CEP 29060-900
Vitória-ES - Tel: (027) 335 - 2200, FAX (027) 335-2210.
30/09/97 11:14

ARACRUZ CELULOSE S.A.

15/09/97

Para	::	Sr. Ademir João Correa Assessor do Senador José Ignácio Ferreira
Fax	:	(027) 223 18 43
De	:	Carlos Alberto de O. Roxo
Tel	:	(021) 545-8239
Fax	:	(021) 541-5443
Nº de páginas	:	2

Prezado Sr. Ademir João Correa:

O Sr. Carlos Alberto de Oliveira Roxo, Gerente de Meio Ambiente e Qualidade Empresarial, será palestrante no III Seminário Regional em Domingos Martins.

Gostaria de confirmar a data, local e horário do Seminário, assim como, o horário da apresentação do Sr. Roxo.

Cordialmente,

Christina Menezes

ARACRUZ (ES) - FÁBRICA - Rod Aracruz-Barra de Sacho S/N - Cx Postal 33-1011/33-1041 - CEP 29.197-000 - Tel (027) 270 5122 - Fax (027) 270 5001/5032
ARACRUZ (ES) - Rua Professor Odc. 1128 - Cx Postal 84-0030 - CEP 29.100-000 - Tel: (027) 256 1566 - Fax (027) 256 1540 - CONCEIÇÃO DA BARRA (ES) - Rod
BR 101 norte - Km 48 Novo Rod ES-421 - Cx Postal 15.074 - CEP 29.960-000 - Tel (027) 763 2666 - Fax (027) 763 2660 - NOVA VIÇOSA (BA) - Rod BR 416 Km
3[illegible] - Posto da Mata - CEP 45.900-000 - Tel: (073) 209 1162 - Fax: (073) 209 1152 - RIO DE JANEIRO (RJ) - Rua Laura Muller, 116 - 21[illegible] # 401 Andares - Cx Postal
[illegible]4034 - CEP 22.290-[illegible] - Tel: (021) 541 6637 - Fax: (021) 541 3248 / (021) 295 7943 - SÃO MATEUS (ES) - Rua Dom Jose Delal 101 - B[illegible] - Cx Postal
[illegible]34074 - CEP 29.930-000 - Tel (027) 763 2200 - Fax (027) 763 2625 - VITÓRIA (ES) - Av Nossa Senhora da Penha 1631 - Santa Lucia - CEP 29.045-40[illegible]
(027) 235 1533 - Fax (027) 225 5919

S-01 024/96

ARACRUZ CELULOSE S.A.

29 de agosto de 1997

Para	:	Sr. Ademir João Corrêa Assessor do Senador José Ingnácio Ferreira
Fax	:	(027) 223-1843
De	:	Angela Maciel Rocha
Tel	:	(021) 545-8151
Fax	:	(021) 541-5443
Nº de páginas:		1

Prezado senhor,

Conforme o Sr. Pedro Burnier informou, na impossibilidade de comparecimento do Sr. Carlos Augusto Lira Aguiar ao **III Seminário Regional em Domingos Martins**, o Sr. Nuno Cunha e Silva, gerente de Qualidade, Meio Ambiente, Saúde e Segurança, comparecerá ao evento representando a Aracruz Celulose.

Atenciosamente,

Angela Maciel Rocha
Gerente de Comunicação Corporativa

(ES) FÁBRICA - Rod. Aracruz - Barra do Riacho, Cx. Postal 93-29197-910 - CEP 29.197-910 - Tel. (027) 270-2000 - Fax (027) 270-2180 - Telex (027) 2180 - (ES) Rua Professor Gabriel Monteiro da Silva, 700 - CEP 01444-901 - São Paulo (SP) - Tel. (011) 853-2422 - Fax (011) 853-2455 - Telex (011) 53641 - NOVA VIÇOSA (BA) - Port. Cx. Postal 47 - CEP 45.900-000 - Tel. (073) 211-8000 - Fax (073) 211-8001 - RIO DE JANEIRO (RJ) - Rua Lauro Muller, 116 - 21º, 22º e 23º Andares - Cx. Postal 22.291 - CEP 22.290-906 - Tel. (021) 543-4311 - Fax (021) 543-4444 - Telex (021) 21443 - SÃO MATEUS (ES) - Rua Dom Jaime Di Vivi, 100 - Bairro São Antônio - Cx. Postal 10 - CEP 29.930-000 - Tel. (027) 763-3000 - Fax (027) 763-3035 - VITÓRIA (ES) - Av. Nossa Senhora da Penha, 714 - salas 806 a 810 - Ed. Trade Tower - Praia do Canto - CEP 29.055-131 - Tel. (027) 335-1511 - Fax (027) 335-1313

IS-01-004-95

ARACRUZ CELULOSE S.A.

RUA LAURO MÜLLER, 116 - 22º ANDAR
22290-160 RIO DE JANEIRO

LUIZ KAUFMANN
DIRETOR [illegible]

Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1997

Prof. Geraldo Vieira Simões Filho
Coordenador Geral
Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo

Telefax: 027 2231843

Prezado Prof. Geraldo,

Foi com grande satisfação que recebi convite do Senador José Inácio Ferreira para palestrar no III Seminário Regional em Domingos Martins (ES), no dia 20 de setembro próximo. Lamento informar que infelizmente não poderei atender.

No entanto, face à importância do tema abordado, recomendo a participação do Sr. Carlos Augusto Lira Aguiar, nosso Vice Presidente e Diretor Industrial, como representante da Aracruz Celulose.

O Sr. Aguiar poderá ser contactado diretamente no telefone (027) 2702401 e fax (027) 2702691.

Agradeço para [illegible]

Atenciosamente,

TEL.: (021) 542-0122 / 546-8129 • TELEFAX: (021) 541-7947 • E-MAIL: lk@aracruz.infonet.com
HOME PAGE: http://www.aracruz.com.br

ELIEZER BATISTA

FAX.EB-422/97

Rio de Janeiro,
02 de setembro de 1997.

Ilmo. Sr.
Senador José Ignácio Ferreira
Fax. (027) 223-1843

Prezado Senador José Ignácio,

Sinto muitíssimo não poder comparecer ao Seminário da Pedra Azul, em virtude de longa viagem que tenho de fazer (compromissos anteriores) naquele período e por quase todo este fim de ano.

Sabe o apreço em que o temos, e a importância para nós desta iniciativa.

Teríamos grande prazer em cooperar em uma cronologia mais possível.

Esperando revê-lo em breve.

Um grande abraço.

Eliezer Batista

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal
Secretaria de Coordenação da Amazônia

DOCUMENTO Nº 312 /97	DATA: 25/09/97	Nº DE PÁGINAS COM ESTA: 01

DESTINATÁRIO: Professor **GERALDO SIMÕES**
at.: Dr. Ademir Correa
Gabinete Senador José Inácio
FAX: (027) 223-1843

REMETENTE: **MARLI FERNANDES**
ASSESSORA - SCA

FAX: (061) 322-3727

Conforme entendimentos telefonico no dia de hoje (25/09 - 5ª feira), estou retransmitindo novo trecho referente ao passageiro Roberto Mourão. Ficando confirmado o trecho de Dr. Aldenir Paraguassú. Caso haja conveniência, favor entrar em contato comigo novamente:

PASSAGEIRO	TRECHO	DATA	VÔOS	COMPANHIA	SAÍDA-CHEGADA
Roberto Mourão	RIO/VITÓRIA	03/10/97	TR 456	Transbrasil	15:30 - 16:30
	VITÓRIA/BSB	05/10/97	VG 391	VARIG	07:00 - 10:30

Atenciosamente,

MARLI FERNANDES
Assessora - SCA

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal
Secretaria de Coordenação da Amazônia

DOCUMENTO Nº 382.A/97	DATA: 29/09/97	Nº DE PÁGINAS COM ESTA:

DESTINATÁRIO: Professor **GERALDO SIMÕES**
at.: Dr. Ademir Correa
Gabinete Senador José Inácio
FAX: (027) 223-1843

REMETENTE: **MARLI FERNANDES**
ASSESSORA - SCA

FAX: (061) 322-3727

Conforme entendimentos telefonico, estou retransmitindo novo trecho referente ao passageiro Dr. Aldenir Paraguassú. Caso haja conveniência, favor entrar em contato comigo novamente:

PASSAGEIRO	TRECHO	DATA	VÔOS	COMPANHIA	SAÍDA-CHEGADA
Aldenir Paraguassú	BSB/VITÓRIA	03/10/97	TR 421/456	Transbrasil	13:30 16:30
	VITÓRIA/BSB	04/10/97	TH 207/Sl. 536		17:00 21:[illegible]

Atenciosamente,

MARLI FERNANDES
Assessora - SCA

25 de setembro de 1997

Prof. Geraldo Vieira Simões Filho

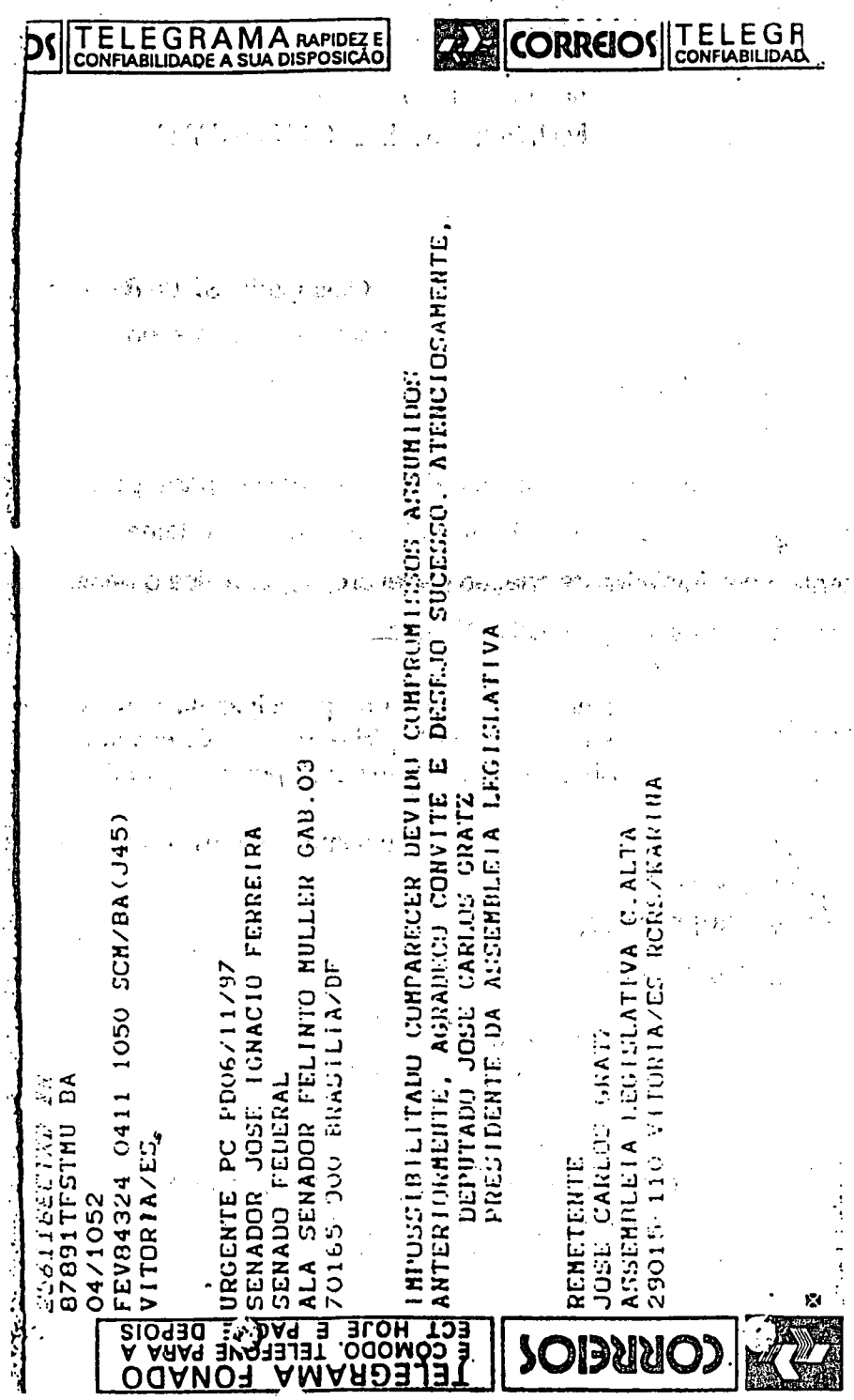
Informamos que os cartazes de divulgação do "III Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo" já se encontram afixados nas dependências internas do Shopping Vitória.

Aproveitamos a oportunidade para agradecer o convite para participar do "III Seminário Regional" e parabenizá-los pela escolha dos temas propostos e, principalmente, pela iniciativa de criação de tal projeto, que visa o desenvolvimento das potencialidades turísticas de nosso Estado.

Atenciosamente,

MARIANA ARNAL SPERANCIN
Gerente de Locações Temporárias

SHOPPING VITÓRIA
AV NOSSA SENHORA DOS NAVEGANTES, 1440 ENSEADA DO SUÁ CEP 29050-902 VITÓRIA ES TEL (027) 335-1500 FAX 335-1540


TELEGRAMA RAPIDEZ E CONFIABILIDADE A SUA DISPOSIÇÃO
CORREIOS
TELEGR
CONFIABILIDAD
87891TFSTMU BA
04/1052
FEV84324 0411 1050 SCM/BA(J45)
VITORIA/ES
URGENTE PC PD06/11/97
SENADOR JOSE IGNACIO FERREIRA
SENADO FEDERAL
ALA SENADOR FELINTO MULLER GAB.03
70165 900 BRASILIA/DF
IMPOSSIBILITADO COMPARECER DEVIDO COMPROMISSOS ASSUMIDOS
ANTERIORMENTE, AGRADECO CONVITE E DESEJO SUCESSO. ATENCIOSAMENTE,
DEPUTADO JOSE CARLOS GRATZ
PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
REMETENTE
JOSE CARLOS GRATZ
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA C. ALTA
29015 110 VITORIA/ES RCRS/KARINA
TELEGRAMA FONADO
CORREIOS

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARAPARI

Guarapari(ES), 05 de novembro de 1997

OF. SEMA-GAB Nº 151/97

Prezado Senhor,

Agradecemos o honroso convite para participar da mesa de debate do IV Seminário Regional para o desenvolvimento do Espírito Santo. No entanto é com profundo pesar que informamos da impossibilidade de comparecer por compromissos já assumidos anteriormente.

Agradecemos mais uma vez e enviamos nossos préstimos de estima e consideração.

Atenciosamente,

LINDA SUZANA GONÇALVES BRANT
Secretária Municipal de Meio Ambiente

Ilmo. Sr.
Prof. GERALDO VIEIRA SIMÕES FILHO
Coord. Geral do IV Seminário Regional
Fax. 223-1843

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E DO ABASTECIMENTO
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL
DIVISÃO DE RELAÇÕES PÚBLICAS

☎(061) 224-1243/223-3123/218-2244/218-2657
FAX: (061) 226.1011

TELEX/FAX

FAX nº 145 Bsb 04/11/98

A Sua Senhoria o Senhor
JAMES RAYMUNDO MENEZES DE CARVALHO
Chefe de Gabinete do Senador José Ignácio Ferreira
FAX: 323-5625

Senhor Chefe,

Incumbiu-me o Senhor Ministro, Senador ARLINDO PORTO, de informar que solicitou ao Dr. PAULO LUIZ VALÉRIO BORGES, Gerente de Programa do Departamento de Economia Agrícola /SPA, que o represente no IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo, que seria realizado em 18 de outubro, sendo transferido para o dia 08 de novembro na cidade de Santa Teresa/ES.

Atenciosamente,

WASHINGTON MELLO
Chefe do Gabinete

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Gabinete do Vice-Governador

Vitória(ES), 07 de novembro de 1997.

Senhor Senador,

Recebi seu convite para participar do **IV Seminário Regional** para o Desenvolvimento do Espírito Santo. Infelizmente já havia assumido compromisso no Sul do Estado neste dia. O Dr. José Ayres , Diretor da *EMCAPA, que terá a honra de debater o tema central levará à todos minha* justificativa

Sempre à disposição, agradeço a atenção de V.Exa.

Cordialmente,

RENATO CASAGRANDE
Vice-Governador e Secretário de Estado da Agricultura

SENADO FEDERAL
SERVIÇO DE TELECOMUNICAÇÕES/PRODASEN
TEIA - CORRESPONDÊNCIA INTERNA

Destinatário: SENADO FEDERAL
EXMO SR JOSE IGNACIO FERREIRA
GABINETE

AGRADEÇO VOSSENCIA GENTILEZA CONVITE PARTICIPAR III E IV SEMINARIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPIRITO SANTO, LAMENTANDO NAO PODER COMPARECER POR MOTIVO DE FORÇA MAIOR.

DESEJO EXITO NO VENTO. ATENCIOSAMENTE, SENADOR LUDIO COELHO

Remetente : GAB. SEN. LUDIO COELHO
enviado às : 09:37:39 HS. DE 02/10/97 *pag. 1 de 1*
transmissão : 4944

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA

OF/GDFC/ALES Nº 2036/97.
Fax nº 223-1843

Vitória/ES, em 06 de Novembro de 1997.

Exm.º Senhor
Senador José Ignácio Ferreira
Vitória

Senhor Senador,

Cumprimentando V.Ex.ª, acusamos o recebimento do convite para participarmos do *"IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo"*, a realizar-se no próximo dia 08/novembro, no Município de Santa Tereza/ES.
Contudo, devido a compromissos previamente agendados no interior no Estado, estamos impossibilitados de comparecer ao evento supracitado.
Certos de podermos contar com a compreensão de V.Ex.ª, desejamos êxito na realização do referido Seminário, enviando nossas

Cordiais saudações.

Fátima Couzi

Fátima Couzi
Deputada Estadual
Líder do PSDB

Prof. Carlos
A Bauer
10/11

UFES UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO	PRÓ-REITORIA DE EXTENSÃO

DE: PROEX	Prof. CARLOS ROGÉRIO MELLO DA SILVA Pró-Reitor de Extensão	Nosso FAX: (027) 335-2330	Nº pág. incluindo esta: 01

PARA:	A Comissão do Corredor Centro-Leste IV Seminário Região Central Serana II do Espírito Santo	FAX Nº: 223-1843

Ofício Nº 327/97-PROEX Vitória, 10 de novembro de 1997

Prezados Senhores,

Acusamos e agradecemos o convite para participarmos do "**IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo**" da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação e informamos que devido a agendamentos anteriores, não foi possível a nossa presença.

Cumprimentamos essa Coordenação, por mais esse evento e esperamos que tenham alcançado pleno êxito na realização do mesmo.

Atenciosamente,

Prof. Carlos Rogério Mello da Silva
Pró-Reitor de Extensão

Prefeitura Municipal de Aracruz
ESPÍRITO SANTO
GABINETE DO PREFEITO

Aracruz, 10 de novembro de 1997.

Exmº Sr.
SENADOR JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA
Senado Federal - Ala Senador Filinto Müller, Gabinete nº 3
Brasília - DF

Senhor Senador:

Com os nossos cumprimentos, agradecemos o recebimento do convite para participar do IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", a realizar-se no dia 08/11/97 em Santa Tereza - ES.

Na oportunidade, desejamos sucessos ao evento.

Atenciosamente,

LUIZ CARLOS GONÇALVES
PREFEITO MUNICIPAL

PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÇUÍ
GABINETE DO VICE-PREFEITO
Praça João Acacinho, 01 - Cep.: 29.560-000 - Tel.: (027) 553-1493

Ofício / GVP-PMG / Nº 0100/97

Guaçuí (ES), 04 de novembro de 1997

Ao:

Exmo. Sr. Senador
JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA

ASSUNTO: Agradecimento.

Senhor Senador,

Por meio do presente, agradecemos à Vossa Excelência, o convite para participar do *IV "Seminários Regionais para o desenvolvimento do Espírito Santo"*, que se realizará em Santa Tereza (ES).

Apresentamos-lhe felicitações pelo evento e lamentamos a impossibilidade de participar do *"Seminário"*, por termos anteriormente, assumido outros compromissos.

Renovando nossos votos de êxito à Realização desse evento, que sabemos ser de fundamental importância para o Estado do Espírito Santo, subscrevemo-nos.

Atenciosamente

LUCIANO MANOEL MACHADO
Vice-Prefeito

SENADO FEDERAL
SERVIÇO DE TELECOMUNICAÇÕES/PRODASEN
TEIA - CORRESPONDÊNCIA INTERNA

Destinatário: SENADO FEDERAL
EXMO. SR. SENADOR JOSE IGNACIO FERREIRA
ANEXO II, SUBSOLO,GAB.1,ALA A.ARINOS

impossibilitado comparecer, agradeco convite participar III e IV

SEMINARIOS REGIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPIRITO SANTO,

DESEJANDO-LHE SUCESSO REALIZACAO EVENTO.

CORDIALMENTE

SENADOR LAURO CAMPOS

Remetente : GAB. SEN. LAURO CAMPOS
enviado às : 17:37:43 HS. DE 03/10/97 *pag. 1 de 1*
transmissão : 3500

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E DO ABASTECIMENTO
SECRETARIA EXECUTIVA

DATA(*DATE*): 07 / 10 / 97 **LOCAL(*PLACE*):** BRASÍLIA/DF **FAX:** (061) 323-5625

Favor entregar a(s) folha(s) seguinte(s), inclusive esta, a:
(please deliver the following ___ pages(s), including this, to):

NOME(*NAME*): JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA

CARGO(*TITLE*): SENADOR

UNIDADE-INSTITUIÇÃO: SENADO FEDERAL

DE (FROM)

NOME(*NAME*): AILTON BARCELOS FERNANDES

CARGO(*TITLE*): Secretário-Executivo

Nosso telefone é (*Our phone is*): (061) 226.5441 / 224.80[illegible] Fax: (061) 225.9918

Não recebendo qualquer retorno, presumimos que a(s) mensagem(ns) foi(ram) recebida(s)
(If you do not call, we will assume the page(s) was(were) well received).

Agradecemos a atenção
(Thank you your assistance)

MENSAGEM (MESSAGE)

Ao cumprimentar Vossa Excelência, agradeço o convite para participar do "IV SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", a realizar-se em Santa Tereza-ES, no próximo dia 18 do corrente mês.

Na oportunidade, lamento informar da impossibilidade do comparecimento, em virtude de na mesma data, encontrar-me em missão oficial no exterior, ao que expresso os melhores votos de pleno sucesso ao significativo evento.

Atenciosamente,

AILTON BARCELOS FERNANDES
Secretário-Executivo

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO

Centro Agropecuário

Alegre(ES), 06 de novembro de 1997.

OF. nº.007/97

Professor Geraldo Vieira Simões Filho

Prezado Professor;

Ficamos muito honrados com o convite para participar do IV [illegible]ÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO [illegible]NTO, na condição de debatedor, porém, não será possível tal participação em virtude de já termos assumido outro compromisso, o que lamentamos muito.

Atenciosamente

PROF. DR. LUIS MIGUEL DE SIQUEIRA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Brasília, 04 de novembro de 1997

Senhor Senador,

Cumprimentando-o agradeço pelo Convite para o IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo. Infelizmente compromissos assumidos anteriormente impedirão meu comparecimento.

Atenciosamente,

RITA CAMATA
Deputada Federal
PMDB/ES

GER 3.21.01.047-7 (JUN/97)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Exmo. Sr.

Senador José Ignácio Ferreira

Ala. Sen. Afonso Arinos - Subsolo Gab. 01

Senado Federal

Brasília - DF

SENADO FEDERAL

Senador JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA

ANEXO V

DOCUMENTOS REIVINDICATÓRIOS PRODUZIDOS A PARTIR DOS SEMINÁRIOS REGIONAIS:

1.SOLICITAÇÃO DO MUNICÍPIO DE LARANJA DA TERRA

2.DOCUMENTO DE DOMINGOS MARTINS (CARTA REIVINDICATÓRIA ENCAMINHADA PELOS MUNICÍPIOS DIRETAMENTE ABRANGIDOS NO III SEMINÁRIO REGIONAL NESTA CIDADE SERRANA)

3.DOCUMENTO DE SANTA TEREZA (CARTA REIVINDICATÓRIA ENCAMINHADA PELOS MUNICÍPIOS DIRETAMENTE ABRANGIDOS NO IV SEMINÁRIO REGIONAL NESTA CIDADE SERRANA)

Prefeitura Municipal de Laranja da Terra

Estado do Espírito Santo

Do
Prefeito Municipal de Laranja da Terra

Ao
IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo

SOLICITAÇÃO

Solicitamos que, no documento das reivindicações, dos Municípios da Região Central Serrana do Estado do Espírito Santo, às autoridades governamentais, federais e estaduais, que se farão presentes no "IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo", em apoio a pleitos de interesse para toda a região ou para a maioria de seus Municípios, seja incluído a reivindicação, com o objetivo específico de comunicar os Municípios da Região Serrana por vias adequadas, entendido de viva prioridade, de pavimentar as rodovias estaduais interligando Afonso Cláudio com Laranja da Terra (via Serra Pelada e São Luiz de Miranda) e Laranja da Terra com Itarana (via Vila Laranja da Terra e Joatuba), favorecendo-se assim a interligação dos Municípios de Laranja da Terra e Afonso Cláudio com Santa Teresa.

Entendemos que a pavimentação das referidas rodovias são de fundamental importância para a expansão turística e o desenvolvimento agroindustrial da região.

Laranja da Terra, 04 de novembro de 1997

Waldemiro Seibel
Prefeito Municipal

DOCUMENTO DE DOMINGOS MARTINS

Ementa -

Consolida reinvidicações, dos Municípios da Região Central Serrana do Estado do Espírito Santo, às autoridades governamentais, federais e estaduais, presentes ao "III Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo ", em apoio a pleitos de interesse para toda a Região ou para uma maioria de seus Municípios.

1. _____ **Ensino Superior na Região**

_____ As municipalidades da Região Central-Serrana do Espírito Santo que somam 18 (dezoito) Municípios e significativa partcipação no PIB estadual, configuram uma das áreas mais propícias ao desenvolvimento turístico e agroindustrial, neste momento possuem apenas três processos de implantação de Curso Superior na Região.

Em vista disto, reivindicam:

(a) apoio das autoridades presentes e, em especial, do Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste, Senador José Ignácio Ferreira, às instituições privadas que estejam a ou se disponham a empreender Curso Superior na Região Serrana, sob critérios de desconcentração do atendimento dos pedidos, de modo a alcançar o mais diversificadamente a área;

(b) o empenho dessas autoridades e o apoio necessário, em cada caso, junto às instâncias competentes locais e federais, e em especial junto à UFES e demais Centros Universitários atuantes no Espírito Santo, no sentido de levar à Região suas atividades de extensão universitária e de Cursos Superiores, no possível, dentre os que já ofereçam em seus "campi"

2 **Um Plano Integrado de Turismo para a Região**

Os Municípios da Região Central-Serrana identificam-se entre si, e em face de outras áreas geográficas do Estado, com uma vocação turística particularmente forte, em especial, no campo do Turismo de montanha, Turismo Ecológico e rural.

A considerável semelhança de condições (nos Municípios aí abrangidos) dessa base turística aconselha a consensualização de uma política turística regional, em que postulam o apoio das autoridades presentes nestes pontos específicos:

(a) no estabelecimento de um Plano Integrado de Turismo Serrano, de modo a capitalizar e somar os esforços da Região em alguns pontos de fundo dessa atividade, como a captação de recursos em geral, infraestruturação adequada do circuito turístico da Região e a viabilização de projetos especiais - como, só para exemplo, o trem da montanha (abrangendo diversos municípios da Região),

(b) na constituição de um consórcio intermunicipal no setor turístico, entre outros congregando, num sistema, os recursos, os equipamentos, os meios de comunicação no setor turístico, bem como as gestões junto às instâncias de assistência e de financiamento ao turismo, estaduais e federais.

3 **Plano de Ajuda Mútua**

Tida em conta a considerável afinidade de interesses e conformação física de toda a Região Serrana, os Municípios neste momento reunidos na Região definida -- no Projeto "Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo" -- como Central-Serrana I tem suficientes motivos e variedade de problemas para configurarem um sistema de ajuda mútua, em que os equipamentos, assistência técnica e capacidade de planejamento de cada um, em especial, possam ser reciprocamente postos em atendimentos diversos das demais unidades municipais, enquanto tais unidades não disponham de autonomia de condições para enfrentamento de sua cotidiana problemática, o que requer atualização dos acervos de equipamentos e das assessorias disponíveis na Região, em decorrência do que as Municipalidades signatárias empenham-se pelo apoio:

(a) na própria constituição do consorciamento em que esse Plano de Ajuda Mútua deverá consistir;

(b) na obtenção de melhorias nos equipamentos acima referidos, bem como em esforços junto a instituições universitárias para suporte, em programas de extensão, das assessorias disponíveis pelos Municípios da Região.

4. **Sistema Viário Integrado**

Reivindica-se às autoridades presentes a definição de um Sistema Viário Serrano, que ao lado de atender às demandas correntes e usuais de transporte de bens e pessoas, assim inserindo-se no contexto viário tradicional do Estado, seja tratado com o objetivo específico de comunicar os Municípios da Região Central-Serrana por vias adequadas à melhor atração da clientela do lazer, sendo exemplos particulares e entendidos como de viva prioridade pelos subscreventes a Rodovia Iconha X Vargem Alta (120 Kms, aproximadamente), a Rodovia Estadual 146 (Alfredo Chaves X Araguaia) de (aproximadamente 40 Kms) e a Rodovia Marechal Floriano X Alfredo Chaves, entre as que foram destacadas como de decisiva influência para o desenvolvimento regional, sua inexistência constituindo, hoje, pontos de estrangulamento da expansão turística nas áreas respectivas, apesar de aparentemente interessarem, somente, aos municípios nominados.

Essa malha rodoviária, assim, conciliaria desenvolvimento agro-industrial na região (com melhoria do escoamento da respectiva produção) e desenvolvimento turístico, com o compromisso da preservação e recuperação do ecossistema regional.

5. **Política Especial de Desenvolvimento Industrial para a Região**

Considerando as altas potencialidades de produção agrícola na Região Central-Serrana e a sua condição, de outro lado, de área particularmente ainda bem representativa de reservas ecológicas em nosso Estado, as Municiipalidades reivindicam o empenho das autoridades presentes, federais e estaduais, para a formulação e execução de uma atualizada política de desenvolvimento industrial para a Região Centra-Serrana, com ênfase em:

(a) agroindústria,

(b) preservação do ecossistema,

(c) estabelecimento de distritos ou circunscrições industrias desconcentradas e entre si articuladas, no que se refere ao intercâmbio de "know how" e tecnologias efetivamente desenvolvidas.

6. **Sistema de Ensino Técnico-Profissionalizante**

Dadas as peculiaridades dos Municípios da Região, com perfil turístico, ecológico e agropecuário, reivindica-se a ação das lideranças políticas do Estado, no plano federal e regional, para um diagnóstico, formulação e seguinte execução de um Plano de Ensino Técnico na Região Central-Serrana, conforme estas diretrizes:

- ensino de segundo grau, de tipo profissionalizante,

- desconcentração das unidades ou escolas de ensino técnico, de modo a situá-las conforme as efetivas vocações, necessidades e mais vantajosas condições demonstradamente disponiveis pelos Municipios da área, em regime de consulta reciproca,

- ênfase em áreas que, realmente, se afinem com as peculiaridades da Região, tais como:

(a) agronomia, em particular técnicas agrícolas e agroindustriais,
(b) meio-ambiente, com destaque em técnicas de recuperação, preservação e segurança do ecossistema,
(c) armazenagem e trasnporte da produção,
(d) estradas,
(e) contabilidade pública.

7. **Um Centro de Convenções na Região:**

As Municipalidades reunidas no III Seminário Regional, em Domingos Martins, expressam ainda seu interesse especial nas gestões das autoridades presentes em apoio à construção de um **Centro de Convenções** na Região Central-Serrana, consideradas as suas já reconhecidas vocações para o Turismo, em particular, e para o desenvolvimento agrário e do meio-ambiente, aí podendo sediar amplos Encontros e debates nessas pautas de interesse, observados os seguintes critérios de eleição desse projeto:

- envolvimento de parcerias com a iniciativa privada, tendo em vista a arregimentação de recursos, com o apoio político pertinente, para a conclusão do **Centro de Convenções**;

- definição da área ou Município-sede do Centro cogitado por consenso regional, consultados todos os Municípios locais.

Domingos Martins (ES), em 04 de outubro de 1997

Domingos Martins	**Marechal Floriano**
Afonso Cláudio	**Iconha**
Alfredo Chaves	**Conceição do Castelo**
Vargem Alta	**Vendo Nova do Imigrante**
Viana	

DOCUMENTO DE SANTA TEREZA

Ementa

*Consolida reivindicações dos Municípios da Região Central-Serrana do Estado do Espírito Santo às autoridades governamentais -- federais e estaduais -- presentes ao "**IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo**", em apoio a pleitos de interesse para toda a Região ou para uma maioria de seus Municípios.*

Os Municípios reunidos no *"IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo"*, por seus Prefeitos Municipais e Presidentes de Câmaras Municipais, no interesse de seus munícipes, associam seu empenho para expressarem, por certo no interesse da Região Central-Serrana, como um todo, seu pleito de apoio das autoridades federais e estaduais, presentes no Seminário em apreço, no que se refere a:

1. **Constituição de um Programa de Proteção de Encostas**, para permanente detecção das situações de risco de deslizamento de encostas ou barreiras, que são freqüentes nos Municípios da Região, até pela natureza montanhosa de grandes formações na Região Serrana, bem como para um monitoramento permanente das áreas de risco tendo em vista o providenciamento sistemático das obras (e sua manutenção) que se fizerem necessárias, evitando, as Municipalidades, no possível, sinistros de considerável gravidade que têm ocorrido, como recentemente (em julho/97, com registro de mortes, inclusive) em Santa Tereza - ES.

2. **Aplicação de uma Política Viária Integrada na Região Serrana**, priorizante da malha de *vias* que interliguem os Municípios entre si, em particular os integrantes da Região Serrana II (sede do IV Seminário Regional), onde ocorrem alguns pontos de estrangulamento na comunicação por terra de um Município com outro, às vezes impondo o contorno por Vitória para ir de Santa Leopoldina a Domingos Martins, por exemplo, situação que se resolverá com uma via direta entre estas 2 Municipalidades, com extensão relativamente modesta (43 Kms); outro exemplo de deficiência relativamente fácil de resolução, pensando-se na melhoria da integração das unidades municipais da Região Serrana, com repercussão positiva seja no circuito turístico seja no desempenho do escoamento de produtos e serviços desta área do Estado, é o trecho de estrada de *Santa Leopoldina a Santa Tereza*, com apenas 23 Kms sem pavimentação e que atua hoje, como fator de desestímulo ao trânsito de bens e pessoas; ainda, no objetivo de habilitar o sistema viário da Região Serrana como fator de sua integração e melhoria da competitividade de seus produtos, os signatários reivindicam apoio à pavimentação das rodovias ligando *Afonso Cláudio a Laranja da Terra* (via Serra Pelada e São Luiz de Miranda) e **Laranja da Terra a Itarana** (via Vila Laranja da Terra e Joatuba), favorecendo assim a interligação dos Municípios de Laranja da Terra e Afonso Cláudio com Santa Tereza, com benefício para toda a Região Serrana.

3. **Implantação de uma Política Regional para o Saneamento Básico**, para tratamento sistêmico e prioritário do saneamento básico dos Municípios da Região Serrana, de uma forma geral assistido por sistemas de saneamento insuficiente, com sistemas de grande precariedade, em considerável número de Municípios, comprometendo os atrativos turísticos da área, um ponto forte nas perspectivas econômicas de toda a Região Serrana, além de estimular a disseminação de doenças em geral e, em especial, daquelas de tipo tropical, decorrentes da vegetação intensa, característica das municipalidades serranas.

4. **Aplicação de um Programa Regional de Divulgação e Sinalização de Oportunidades e Pontos Turísticos Serranos**, no qual os Municípios integrem seus circuitos e programas turísticos, com respectivos calendário e fundamentos históricos e culturais, quando for o caso, bem como padronizem e articulem, entre si, as sinalizações e/ou indicações de pontos e parques turísticos, inclusive empenhando-se todos em um consórcio de publicidade e promoção do turismo regional serrano, em que estejam harmonizadas as realidades turísticas de cada Município.

5. **Instalação de Escolas Superiores nos Municípios da Região Serrana**, sobretudo com a preocupação, no possível, da identificação dos Cursos com as vocações profissionais e econômicas de cada Município, de modo a permitir a fixação das populações serranas ou a sua atuação profissional na área de suas raízes; de forma particular, é especialmente valioso para o interesse da Região a **interiorização da Universidade Federal do Espírito Santo - UFES**, que não só já tem, há algum tempo, tomada a decisão política de interiorizar-se, como, por outro lado, já se ocupa com um "campus" em Alegre - ES (o Centro Agropecuário) e outras unidades em São Mateus - ES e em Nova Venécia-ES (o CEUNES), desdobrando-se a presente reivindicação a (1) ***cursos de graduação*** que a Universidade Federal do Espírito Santo possa instalar na Região e a (2) ***projetos de extensão universitária***, especialmente os que tenham em vista o atendimento (jurídico, odontológico, médico, contábil, de serviço social, por exemplo) de comunidades e populações carentes.

6. **Implantação Sistematizada (integrando todos os Municípios da Região Serrana) de um grande Programa de Qualidade Total, Competitividade e Produtividade** que, abrangendo ações bem planejadas de orientação e assistência técnica, de melhoria de equipamentos e meios de produção, de permanente pesquisa de processos produtivos e "marketing", imprimam aos ***bens*** e ***serviços*** em geral, dos Municípios serranos um padrão de ***qualidade e competitividade*** com trânsito estadual, nacional e internacional, permitindo-se a restrição de um ***Selo de Qualidade Serrana***, como já se pratica em certos produtos e serviços em outros lugares e, como no Espírito Santo (e mesmo no Brasil inteiro), vem empreendendo, positivamente, o setor palmiteiro, sob o empenho realizador da COIMEX Agropecuária, como demonstrou no IV Seminário Regional o responsável por este programa (selo de qualidade do produto), Sr. ***Otacílio José Coser Filho***, à frente da Associação Brasileira de Plantadores de Palmito.

7. **Instituição de um FUNDO DE APOIO À PRESERVAÇÃO DO MEIO-AMBIENTE**, à semelhança do FNDE, Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação, constituído por recursos do setor privado, federais e estaduais, em especial, provenientes neste caso do sistema de recursos fiscais do Estado, que funcionariam como incentivo a cada Município, na proporção do seu desempenho na preservação e recuperação do Meio-Ambiente, de modo a retornaren aos Municípios que cuidassem

destacadamente do ecossistema apoios financeiros e tributários que justificassem -- e premiassem -- esse maior empenho nesta questão vital; no plano dos recursos federais, o empenho do Governo do Estado e dos parlamentares federais espírito-santenses seria orientado no sentido de obter -- em setores envolvidos ou não como fomentadores de ações de preservação e recuperação do ecossistema -- apoio federal a cada Município da Região Serrana e, por extensão, de todo o Estado em correspondência com a sua performance na defesa do Meio-Ambiente, semelhantemente ao que está sendo exercitado, no programa de renda mínima, ora em aplicação pelo Governo federal; no campo dos recursos que seriam obtidos no setor privado, as entidades particulares que apoiassem com ações concretas de defesa ambiental ou equipamentos e serviços para esse fim, ou ainda comparecessem com recursos financeiros com esta específica destinação, seriam objeto de incentivos administrativos e fiscais estaduais ou federais, conforme a viabilidade técnica destes mecanismos; a questão concretamente considerada para a presente postulação é, para exemplo, o particular esforço do Município de Santa Tereza na defesa do Meio-Ambiente, em que a Municipalidade se destaca como a entidade municipal recordista, no Brasil, de preservação da cobertura de mata atlântica original -- com o índice de 37% de seu território ainda contendo essa cobertura nativa, além de ações concretas de recuperação florestal -- e, embora assim cumpra um programa de decisiva importância para a Região, para o Estado e para o próprio, e não tão-só para o próprio Município de Santa Tereza, não recebe qualquer retorno ou contrapartida de estímulo significativos por esse esforço.

Santa Tereza (ES), em 8 de novembro de 1997

Alcides Silvestre- Prefeito de Santa Tereza

- Prefeito de Itarana

Prefeito de São Roque do Canaã

- Prefeito de Itaguaçu

Prefeito de Santa Leopoldina

- Prefeito de Laranja da Terra

Prefeito de Santa Maria de Jetibá

SENADO FEDERAL

Senador JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA

ANEXO VI

AMOSTRAGEM DE TEXTOS TÉCNICOS PRODUZIDOS PELOS CONFERENCISTAS PARA OS SEMINÁRIOS REGIONAIS:

1.PRONUNCIAMENTO DO EXCELENTÍSSIMO SENHOR GOVERNADOR DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, DR. VÍTOR BUAIZ

2. CONFERÊNCIA DO PROFESSOR JOSÉ GERALDO FERNANDES DE ARAÚJO (DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE VIÇOSA-UFV, EM MINAS GERAIS, DOUTOR EM ECONOMIA), SOBRE O TEMA "O TURISMO RURAL E O SETOR AGRÍCOLA"

3.CONFERÊNCIA DO PROFESSOR RICARDO FERREIRA DOS SANTOS (PROFESSOR DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO-UFES, EM VITÓRI-ES, EX-SECRETÁRIO DE ESTADO DO PLANEJEMANTO NO ESPÍRITO SANTO), SOBRE O TEMA "O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO ESTADUAL E A REGIÃO NOROESTE DO ESPÍRITO SANTO"

4.CONFERÊNCIA DO PROFESSOR MARCOS TADEU ROSA (PROFESSOR UNIVERSITÁRIO DA FUNDAÇÃO GILDÁSIO AMADO, EM COLATINA-ES), SOBRE O TEMA "EDUCAÇÃO E TECNOLOGIA PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO"

O SR. VÍTOR BUAIZ - Bom-dia, mais uma vez, a todos os presentes. Saúdo aqui o Senador José Ignácio Ferreira e elogio a iniciativa do Senado Federal ao trazer este seminário para o Estado do Espírito Santo.

Saúdo também o nosso Prefeito Municipal de Colatina, Dr. Dilo Binda, colega de profissão, e, em seu nome, saúdo os demais Prefeitos aqui presentes. Aliás, o Espírito Santo tem-se pautado por uma conduta extremamente democrática dos Prefeitos Municipais na organização de suas associações em cada região do Estado do Espírito Santo, fazendo as parcerias que são do interesse do Estado, dos Municípios, de cada uma das regiões capixabas. Essa parceria garante ao Governo do Estado e aos Municípios a implementação de ações que dizem respeito a cada uma das regiões.

Saúdo também o Deputado Marcelino Fraga, que, representando o Poder Legislativo do Estado, tem dado importante apoio às iniciativas do Governo, aos projetos que são encaminhados no sentido de podermos fazer com que a reforma administrativa do Estado propicie ao Governo os recursos necessários para que possamos fazer os investimentos nas áreas sociais, que são as demandas mais importantes da população capixaba.

Saúdo os nossos companheiros da equipe de Governo que se encontram à Mesa: Perly Cipriano; nosso Companheiro João César, Subsecretário de Saúde; Valter Deprá, está na Secretaria Especial, num escritório em Brasília; saúdo também especialmente a Vice-Prefeita de Vitória, a Companheira Luzia Toledo, que tem acompanhado o Governo do Estado em viagens ao exterior, procurando colocar a nossa capital como a porta de entrada do turismo e do desenvolvimento.

Cumprimento também o Companheiro Vasco Alves, ex-Prefeito de Vila Velha, que tem acompanhado todo esse trabalho de divulgação do Espírito Santo, o trabalho do Governo do Estado de estarmos construindo um projeto novo para o Espírito Santo.

Saúdo as demais autoridades aqui presentes, na pessoa do Presidente da Câmara Municipal de Colatina, e os Vereadores de toda essa região.

A partir da estabilidade da economia brasileira, o Brasil conhecerá o seu terceiro ciclo de expansão. Os investimentos anuais do País terão um aumento de US$40 a US$50 bilhões, um acréscimo equivalente a cerca de 8% do nosso PIB. Quando isso ocorrer, as economias estaduais beneficiadas serão aquelas que dispuseram de um eixo de logística de transporte, pois terão um crescimento econômico intensificado.

O terceiro ciclo nacional de expansão privilegiará o eixo Espírito Santo/Minas Gerais, permitindo a penetração no coração do Brasil, gerando excedentes de matérias-primas e, assim, fortalecendo o corredor de transporte Centro-Leste. Isso unirá a Siderurgia do Vale do Aço, a soja do cerrado e as facilidades do complexo portuário do Espírito Santo.

A alavanca do terceiro ciclo se dará a partir da modernização da infra-estrutura do País: energia, portos, rodovias, eixo ferroviário, em combinação com grandes volumes de investimentos, o que sugere a construção de uma parceria. Nesse contexto, devem-se desenvolver simultaneamente três setores: logístico e transportes, telecomunicações e energia.

A construção e a instalação simultânea dos três vetores é a chave para um desenvolvimento economicamente eficiente da infra-estrutura. Isso nos remete para o conceito de uma abordagem holística da infra-estrutura e do desenvolvimento, combinando perspectivas corretas de infra-estrutura econômica, ambiental e socialmente corretas.

A infra-estrutura pode ser um instrumento de integração econômica e o planejamento dessa infra-estrutura pode levar a imensas vantagens econômicas e sociais.

Esse novo paradigma de desenvolvimento pode ser denominado de ecoeficiência. Seus princípios fundamentais são a eficiência e a sinergia. O principal aspecto do novo paradigma será uma perspectiva geoeconômica, ou seja, a busca da eficiência e de outras vantagens a serem obtidas a partir da visão da América do Sul como a única unidade econômica, ao invés de doze diferentes entidades.

A tendência mundial é essa regionalização. Hoje estamos assistindo à tentativa da unidade européia, inclusive com a moeda única. Portanto, a América do Sul não pode ficar longe dessa perspectiva, porque senão os países da América do Sul vão continuar trabalhando de forma isolada.

Os três componentes mais importantes da infra-estrutura física são: a macrologística, que inclui toda a rede de coleta, estocagem, transporte, manuseio e distribuição de bens, inclusive estradas, ferrovias e rotas de navegação; telecomunicações de longa distância e a energia.

O Espírito Santo, como bem falou o Senador José Ignácio, é um Estado hoje consumidor de energia, produz apenas 18%. Mas com todo o potencial que está instalado no litoral norte, em São Mateus e em Linhares, há uma perspectiva de o Espírito Santo vir a ser o maior consumidor de energia até o terceiro milênio, porque, acima de São Paulo, temos potencialidades de investimentos enormes em nosso Estado. Só com essa capacidade instalada dos grandes projetos, o Espírito Santo tende a consumir muito mais do que os outros Estados da Região Sudeste.

Pode-se afirmar que esses três setores, se considerados de forma sistêmica e holística, mostram um tremendo potencial de desenvolvimento sinérgico. Inovações na tecnologia e mudanças nas políticas nacionais de regulamentação criaram novas oportunidades. Por exemplo: o surgimento de usinas de energia de ciclo combinado, também conhecidas como de co-geração que mudou a indústria de energia elétrica, ao tornar produtores relativamente pequenos, competitivos em termos de custo, e abriu caminho para o uso crescente de gás natural, que queima sem poluir, em oposição a tecnologias de carvão ou hidrelétricas.

Da mesma forma, avanços tecnológicos nas telecomunicações estão abrindo novas oportunidades para associações entre os setores público e privado, melhoria de acesso aos serviços de telecomunicações e desenvolvimento de mercados e capitais nacionais, que poderão, por sua vez, apoiar mais desenvolvimento.

O enfoque na infra-estrutura permite identificar a trajetória do crescimento econômico do Espírito Santo, através de quatro fases portuárias que

estruturaram o nosso complexo portuário. A primeira, a dos portos regionais, como Itapemirim e São Mateus; a segunda fase, definida há quase cem anos, esteve centrada no porto de Vitória, capital do Estado; a terceira fase, a partir da década de 60, começou quando o porto de Tubarão, um importante elo do complexo da Companhia Vale do Rio Doce, na cadeia mina-ferrovia-porto-navegação, permitiu à Vale uma grande competitividade internacional e estimulou a quarta fase: a dos grandes projetos com a implantação das indústrias produtoras de grandes insumos, associadas a portos especializados como Porto Céu, Praia Mole e Ubu. A planejada concretização do Porto de Barra do Riacho, como porto internacional, agregador de carga conteinerizada dará início à quinta fase portuária capixaba, que servirá de rota para a modernização da participação do Espírito Santo na globalização e para impulsionar a sua consolidação como sociedade de serviços.

Com a implantação desse porto em Barra do Riacho, o Espírito Santo estaria contemplando tanto as perspectivas de ampliação da participação do Brasil nos fluxos de comércio exterior quanto as novas exigências ditadas pelos grandes navios de contêineres, bem como o fortalecimento esperado da cabotagem.

O porto da Barra do Riacho significará a atração de investimentos para o Espírito Santo mediante a redução dos custos de logística. Por isso, a sua interação com os outros portos existentes e as definições e impactos no uso do solo vão requerer a definição de uma região portuária, englobando Aracruz, Grande Vitória e Anchieta, a ser devidamente planejada, acompanhada, avaliada sob o referencial da logística e do comércio exterior.

A conjugação das idéias de que, primeiro, o Espírito Santo deve ter Minas Gerais como sócio principal e, segundo, de que o paradigma da ecoeficiência é o mais adequado como visão de desenvolvimento e, terceiro, de que a quinta fase portuária do Espírito Santo o vocaciona como sociedade de serviços, constitui a razão de ser da criação da Agência de Desenvolvimento do Espírito Santo aqui representada pelo Dr. Genserico Encarnação.

Feitas essas considerações iniciais sobre o projeto de desenvolvimento do Espírito Santo, apresento a seguir um conjunto de temas, projetos e desafios que contribuem para o desenvolvimento dessa região aqui chamada de noroeste. É uma atuação coordenada pelo Governo do Estado, que está sendo desenvolvida pelo Bandes e pela Secretaria de Agricultura em cooperação permanente com as Prefeituras Municipais, com as entidades empresariais de trabalhadores e da sociedade civil. As Bancas federal e estadual têm dado apoio político decisivo para que essa proposta de desenvolvimento regional possa ser viabilizada.

Durante as últimas décadas, o Espírito Santo tem priorizado a centralização da sua economia na região metropolitana da grande Vitória. Mas o êxodo rural, a alocação de recursos humanos nos grandes centros urbanos e a formação de grandes bolsões de pobreza fizeram com que o Governo tivesse que redirecionar todo esse processo de desenvolvimento econômico, interiorizando-o, regionalizando-o, fazendo com que as pessoas permanecessem nas cidades do interior, fazendo com que essas cidades do interior sendo pólos de desenvolvimento, como é o caso de Colatina, pudessem ter toda a infra-estrutura básica nas áreas de educação, de saúde, de segurança pública, para que seus

filhos não deixassem a sua terra de origem e fossem procurar melhores dias em outros lugares.

A apresentação sumária que passo a fazer de nove pequenos projetos de desafios de interesse dessa região tem o objetivo de contribuir para o debate neste importante seminário, cujas contribuições não só aprimorarão a nossa atuação quanto indicarão novos projetos que poderão dinamizar a região, gerando emprego e renda.

Hoje, a tragédia do mundo inteiro é o desemprego. Mais de um bilhão de pessoas estão desempregadas no Planeta Terra e o Brasil não foge a essa regra geral. Portanto, precisamos ter toda a infra-estrutura, colocar toda a preocupação do Governo do Estado, dos Municípios na geração de emprego e de renda.

Primeiro ponto do projeto que eu gostaria de colocar é o Corredor de Transporte Centro-Leste e a região Noroeste. Esse projeto tem um papel estruturante para a Região Centro-Oeste do País, para Minas Gerais e para o Espírito Santo. Entretanto, apesar de a ferrovia passar por alguns Municípios dessa região, possibilitando o transporte de soja, de milho, o seu potencial logístico está por ser melhor aproveitado.

Precisamos agregar esforços no sentido de constituir um terminal de distribuição e de recepção desses produtos. Por exemplo: a distribuição de uma parte do milho que transita pelo corredor é uma condição indispensável para o desenvolvimento de atividades agro-industriais no norte de nosso Estado. Ou seja, o corredor precisa ter maior aderência às necessidades do desenvolvimento regional descentralizado. Não basta colocar dentro do trem lá no Estado de Goiás e deslocar até aos portos capixabas e exportar para outros países. Precisamos aproveitar todo o potencial que existe na região para que isso também gere emprego e renda no noroeste do Espírito Santo.

O projeto de retomada das atividades da Suinorte/Frinorte, em Nova Venécia, que está sendo analisado pelo Bandes, prevê um terminal de grãos em Colatina com dois silos e capacidade total de 1.400 toneladas.

Segundo projeto: "eucalipto e a indústria de móveis". Cresce a tendência de fusão das empresas de celulose, que atuam no Espírito Santo, em Minas Gerais, e na Bahia. Nesse momento em que esse setor também está procurando diversificar suas atividades, estou empenhado no sentido de que seja implantada, no norte do Estado, uma unidade de produção de sólidos de madeira, com o intuito de tornar sustentável a indústria moveleira.

Nosso desafio será de compatibilizar a ampliação dessa atividade, que irá fortalecer a indústria moveleira, com a preservação e a recuperação ambiental. O Estado do Espírito Santo, na sua região norte, durante as últimas trinta décadas, foi totalmente devastado, restando pouco da nossa mata atlântica; a água começa a faltar e, por isso, precisamos ter consciência de que aquela mata devastada, pelo menos em parte, tem que começar a ser recuperada.

Aqui estão os Prefeitos Municipais empenhados nesse processo de recuperação daquilo que foi destruído no norte do Espírito Santo. O empenho da nossa Bancada Federal e dos Prefeitos é no sentido de incluir o norte do Espírito Santo até o Rio Doce. na região da Sudene, para que tenhamos incentivos fiscais,

incentivos fiscais federais, que vão ajudar a alavancar o desenvolvimento dessa região.

Terceiro ponto que eu gostaria de colocar é a questão do café. Estamos empenhados em contribuir para consolidar o esforço que os produtores, as cooperativas, estão desenvolvendo para melhorar a qualidade do café, a fim de propiciar condições para a agregação de valor e para a ampliação dos canais de comercialização. Entre outras coisas, o Governo está voltado para efetivar a reativação da Silocaf, através do Bandes, cuja negociação já está bastante adiantada, uma outra empresa ou um grupo de empresas assumiria a Silocaf, que pegou dinheiro do Bandes e não teve condições de dar continuidade ao projeto, que está paralisado, prejudicando enormemente não só o Bandes como também o setor cafeicultor do Estado do Espírito Santo.

A projeção para o próximo ano, 1998, segundo o nosso Secretário da Agricultura, Renato Casa Grande, é a de que, se as condições climáticas continuarem favoráveis, como vem ocorrendo neste ano de 1997, o Espírito Santo poderá ter uma safra de seis milhões de sacas de café. Com essa projeção nacional, o Estado do Espírito Santo, embora seja o segundo maior produtor de café do País, possa, melhorando a qualidade de seu produto, ser o exportador de uma grande quantidade de café, em especial aos países do Mercosul.

O quarto ponto do projeto trata da pecuária. O aumento da produtividade passa a ser uma imposição decorrente da maior concorrência, advinda com a formação do Mercosul. Nesse sentido, o Frisa é um exemplo de destaque nacional.

Nas viagens que fizemos recentemente ao Uruguai, a Argentina e ao Chile, vimos que havia a necessidade de o Espírito Santo incentivar, cada vez mais, a melhoria da nossa pecuária. A competitividade internacional força os nossos produtores a trabalharem de comum acordo com o Governo do Estado e com as prefeituras municipais, para que possamos entrar com a pecuária no circuito do Mercosul.

É bem verdade que a seca, que assolou o Estado no ano passado, trouxe-nos um prejuízo enorme à pecuária do extremo norte. No entanto, o trabalho que tem sido desenvolvido através da nossa Secretaria da Agricultura prevê a melhoria tanto do rebanho quanto da sua qualidade, aumentando assim a nossa competitividade.

O quinto ponto refere-se à diversificação agrícola. Na nossa recente viagem ao Chile mantivemos contato com a Fundação Chile, visando aumentar a profissionalização na definição, implementação e ampliação da fruticultura, em especial aquela destinada à exportação. A combinação da nossa produção de frutas com a de Minas Gerais, através do Corredor de Transporte Centro-Leste, poderá gerar o volume necessário para que a exportação seja feita pelos nossos portos.

O sexto ponto diz respeito a confecções e vestuários. Esse é um dos setores que mais sofreram com a abertura abrupta da economia brasileira.

As condições que regem a produção asiática diferem totalmente das nossas. O salário mínimo na China, hoje, não chega a US$40. Essa é uma competição extremamente injusta com a indústria de confecções brasileira.

Com essa preocupação, segundo documento emitido recentemente pelo Ministério da Indústria, Comércio e do Turismo, ações setoriais para o aumento da competitividade da indústria brasileira, o setor têxtil participou com 20% no déficit da balança comercial em 1996. Em cinco anos, o aumento nas importações atingiu 329% e as exportações reduziram-se em 19,5%. De 1990 até 1996 foram fechadas 1.121 empresas e reduzidos 453 mil empregos no Brasil.

Na última quinta-feira, segundo decisão do Governo Federal, as importações e confecções da China serão reduzidas em 50%. No pólo de confecções de Colatina e nas demais unidades sediadas nos municípios vizinhos, o Bandes vem financiando importantes projetos. Nosso Banco também está renegociando os contratos que estejam inadimplentes, para que possamos recuperar a capacidade de produção da indústria de vestuários e confecções na região noroeste do Estado.

O sétimo ponto: ponte, aeroporto, pólo de comércio e de serviços. A morosidade na construção da ponte sobre o Rio Doce, a segunda ponte, é uma dívida impagável para com essa região. Continuamos nossa atuação com determinação, juntamente com a Bancada Federal, com a Assembléia Legislativa, aqui representada pelo Deputado Marcelino Fraga, e os prefeitos municipais, representado pelo Prefeito Deolindo, para que possamos concluir a ponte no prazo determinado. Os recursos já estão disponíveis - como disse bem o Senador José Ignácio -, graças ao empenho que a Bancada, o Governo do Estado, os prefeitos e os Parlamentares têm feito junto ao Governo Federal. Essa obra foi uma das duas grandes obras consideradas prioritárias pelo Governo, em comum acordo com a Bancada Federal, no Orçamento da União. A segunda Ponte, a de Colatina, BR-262, no Município de Cariacica, continuamos nossa atuação para agilizar a concretização dessa obra, que vem afetando a economia da região. As rodovias, a ponte e o aeroporto que estamos construindo devem ser articulados ao Corredor de Transporte Centro-Leste. Há uma possibilidade de, aqui em Colatina, sediarmos um aeroporto internacional de cargas. Inclusive, há uma perspectiva extremamente otimista da conclusão da obra do Porto de Barra do Riacho, conforme não só a palavra do Presidente da República, como também a do Presidente do BNDES. Este nos confirmou, na semana passada, em audiência pessoal, que, mesmo que não haja recurso da Companhia Vale do Rio Doce para fazer o porto, o próprio BNDES assume o compromisso de concluir a obra. Isso diz respeito aos projetos estratégicos que apresentamos ao Governo Federal, junto com a nossa Bancada, para que o Espírito Santo fosse incluído naquele **pool** de obras - 42 grandes obras - que todo o País receberia.

Essa logística de transportes poderá reforçar o pólo regional de comércio e de serviços em Colatina, consolidando atividades decisivas para o futuro da região, como é o caso da educação, destacando-se o ensino superior, as escolas técnicas, com cursos e currículos adequados às potencialidades regionais.

Oitavo ponto: Recuperação ambiental e o rio Doce.

A situação conjunta que estamos implementando com o Governo do Estado de Minas Gerais contempla, entre outros projetos, uma atuação ambiental integrada no vale do rio Doce. As secas freqüentes nessa região colocam a política ambiental como decisiva para o seu desenvolvimento. Estamos conferindo

prioridade estadual à política de recursos hídricos. Já estamos concluindo e reformulando o nosso projeto pró-mananciais e agindo emergencialmente na perfuração de poços e na construção de pequenas barragens.

Nono e último ponto: pequenos negócios; o redirecionamento do Bandes.

Na região noroeste foram feitas 76 operações, este ano, no valor de R$670 mil. Para os próximos dois meses, a meta é chegar a 100 propostas de crédito para pequenos negócios. O Bandes, dentro dessa idéia do banco do povo, estará começando, na próxima semana, por São Gabriel da Palha e Vila Valério, o orçamento do pró-campo, voltado para a agricultura familiar.

A agilização desses projetos conta com o momento favorável para a sua viabilização, pois o Governo do Estado está discutindo os projetos regionais que serão submetidos à apreciação do BNDES, visando à utilização dos recursos provenientes da venda da Companhia Vale do Rio Doce. Recentemente, no Rio de Janeiro, conversamos com o Presidente do Conselho de Administração da Vale do Rio Doce, a quem levamos os nossos projetos. Ao contrário do que dizem algumas vozes da nossa Bancada Federal e de Deputados Estaduais, ou seja, que o Espírito Santo não estaria levando os projetos para que sejam consolidados através de recursos da venda da Vale do Rio Doce, informo que levamos três projetos importantes e acrescentamos mais dois: o primeiro projeto, Barra do Riacho; o segundo projeto, Ferrovia Litorânea Sul, com possibilidade de estendermos também ao Projeto da Ferrovia Litorânea Norte, que vai trazer um benefício enorme com os projetos que vêm do sul da Bahia e do norte do Espírito Santo para o Porto de Barra do Riacho. Projetos de fundamental importância para que possamos alavancar esse novo ciclo de desenvolvimento econômico do Estado do Espírito Santo e que possamos colocar o nosso Estado em lugar de destaque no contexto nacional, que ele perdeu há alguns anos, discriminado que sempre foi não só pelo Governo Federal, como também pelos Estados limítrofes da Região Sudeste.

Senador José Ignácio Ferreira, quero, mais uma vez, parabenizar a iniciativa do Senado Federal em fazer este debate e dizer aos prefeitos municipais que o Governo do Estado vai continuar sendo sempre um parceiro importante, o principal parceiro, para que possamos trazer para a região noroeste do nosso Estado tudo aquilo que a população nos exige, porque somos aquilo que os nossos eleitores produziram. Se estamos enfrentando dificuldades financeiras, são dificuldades circunstanciais, momentâneas, mas, com todas essas ações que o Governo do Estado está tentando implementar, apontando para um futuro melhor, ações conjugadas com os prefeitos municipais, temos certeza de que vamos, juntos, conseguir superar todas essas dificuldades. Muito obrigado. (Palmas)

Viçosa, 17 de dezembro de 1997

Prezado Prof. Geraldo :

Em que pese a maneira informal ,como a que estou usando, para comunicar-me contigo, permita-me em primeiro lugar , desejar-lhe um Feliz Natal e um próspero Ano Novo , extensivo, também, ao Senador José Ignácio Ferreira e toda a sua equipe.

Após esses votos, comunico-lhe que estou enviando-lhe o artigo que resume nossa fala ,sobre Turismo Rural, em Santa Tereza-ES. Qualquer problema que houver na transmissão do material , por favor , queira avisar-nos para que possamos retransmiti-lo.

Certo de sua compreensão e apoio, subscrevo-me.

Atenciosamente,

Prof. José Geraldo Fernandes de Araújo

Turismo Rural: um Fator de Desenvolvimento

Prof. José Geraldo Fernandes de Araújo

Departamento de Economia Rural / Universidade Federal de Viçosa - MG

Nota-se, atualmente, entre os estudiosos do meio rural uma preocupação em "propor novas estratégias" ou mecanismos que contribuam para promover o desenvolvimento desse setor. Essa preocupação aumentou, principalmente, depois dos vários estudos, em diferentes regiões, sobre as externalidades negativas a que foi submetido o meio rural (êxodo rural, degradação ambiental, etc.) resultantes dos vários "Processos de desenvolvimento".

Manter um meio rural desenvolvido e uma agricultura rentável tem sido uma das preocupações das políticas de desenvolvimento rural. Contudo, a agricultura, por si, não tem podido garantir, apesar dessas estratégias desenvolvimentistas, ao mesmo tempo, a presença humana indispensável a essa atividade no campo, bem como uma atividade economicamente diversificada.

Percebe-se, hoje, um desprestígio cada vez maior do setor agrícola em relação a outros setores da economia. Nota-se, por outro lado, que tem havido, com o passar dos anos, uma mudança profunda no marco de referência sobre o qual se situam os problemas da agricultura e do meio rural.

A busca da auto-suficiência alimentar, o aumento da consciência ecológica entre a opinião pública ou a necessidade de liberalizar mercados internacionais para facilitar os intercâmbios comerciais são alguns dos fatores que têm ajudado a evidenciar que o marco de referência da agricultura e do mundo rural vem passando por um processo de modificação substancial, nos últimos anos.

Hoje em dia não é mais possível acercar-se dos problemas do mundo rural, com a mesma bagagem intelectual utilizada no começo dos anos oitenta. A própria visão de desenvolvimento, que antes identificava desenvolvimento agrícola como desenvolvimento rural, foi substituída por uma concepção mais integral da política agrária que busca estratégias capazes de dinamizar todos os recursos endógenos - agrícolas e não - agrícolas - existentes nas comunidades rurais.

A comunidade rural deixa de ser encarada simplesmente como uma área geográfica, onde se produziam somente produtos agrícolas, para ser vista, também como produtora de outros bens ou serviços, tangíveis ou não. Quando se sabe que os países, a cada dia estão se estruturando para se enquadrar dentro de uma nova ótica econômica mundial, em que a competitividade, a eficiência e eficácia, bem como a melhor alocação dos recursos (redução de custos), são alguns dos objetivos básicos a serem alcançados por eles, torna-se, uma vez mais, evidente que deverão continuar apoiando a agricultura e, por consequência, revendo a própria concepção de meio rural e de desenvolvimento rural.

Entre as estratégias que atualmente se consideram mais adequadas para tentar resolver os problemas citados encontra-se a **pluriatividade**, que objetiva promover o desenvolvimento rural mediante combinação de atividades econômicas, sem perder de vista sua base territorial, procurando aumentar a dinamização dos recursos nela existentes e maximizar não só os recursos humanos, mas também os recursos fundiários e financeiros disponíveis, com o intuito de estimular todas as atividades que possam ter lugar no meio rural. Em outras palavras, essa estratégia possibilita às famílias, que desejam viver no meio rural, obter em nível adequado de renda por meio de combinações de outros tipos, como múltiplas atividades tanto de natureza agrária como de qualquer outro tipo, como culturais, gastronômicas, turísticas, etc., maximizando oportunidades que se apresentam no meio rural ou criando-as.

A pluriatividade torna-se mais patente no setor agrícola, principalmente quando se nota que, em razão das transformações que vêm ocorrendo neste setor, resultantes, por exemplo, da aparição da agricultura de tempo parcial, esta alternativa certamente poderá contribuir para consolidar as comunidades rurais estimulando sua atividade e seu dinamismo e dotando-as de alta qualidade de vida que permitirá a elas reter e, inclusive, atrair pessoas para este meio. Daí a conveniência de incentivar a diversificação de atividades econômicas no meio rural.

Dentre essas diversificações, vários documentos que tratam de desenvolvimento rural têm destacado, como alternativa viável tanto para as pequenas e médias empresas quanto para os pequenos e médios agricultores, **o turismo rural, ou seja, uma atividade organizada, sistematizada e cuja implementação traz benefícios ou rendas que repercutem diretamente em benefícios para os habitantes do meio rural.** Além desses aspectos, o turismo rural poderá contribuir também para o desenvolvimento das comunicações e da informática, melhoria e manutenção da infra-estrutura, revitalização da vida local, como, por exemplo, na geração de novas modalidades de empregos e serviços, assim como na indução da formação profissional necessária à execução de novas tarefas.

O turismo deve ser visto, ainda, como um recurso complementar da atividade agrária, integrado ao ciclo de renovação e modernização da agricultura. Configura-se, assim, como uma das atividades econômicas básicas para frear posíveis excessos e, por sua vez, dinamizar o desenvolvimento das regiões mais desfavorecidas que contam com possibilidade e recursos mais atrativos.

O mundo moderno assiste, atualmente, a uma dicotomia de situações: de um lado, a sociedade se universaliza pela uniformização dos costumes, graças à tecnologia da informação, por outro, cresce nela a preocupação pela valorização das coisas locais e regionais. É como uma reação espontânea à padronização, em que pessoas revivem antigas culturas esquecidas, bem como hábitos e costumes. Assim sendo, atividades no meio rural podem representar instrumento positivo de revitalização do ambiente cultural da localidade ou região.

Uma das características de nosso século está relacionada com as profundas mutações que se verificam no setor rural. A mais acentuada modificação se refere ao abandono das atividades rurais e à migração dos trabalhadores agrícolas em direção às zonas urbanas, movidos pelo objetivo de evitar o isolamento econômico e social.

O turismo rural pode constituir-se em proposta de reformulação e revitalização de certos aspectos e atividades ligados às áreas rurais. O espaço rural, no Brasil, conta com importantes recursos naturais e sócio-culturais que são pouco utilizados pelo turismo, hoje concentrado principalmente no litoral.

Segundo dados de diferentes instituições ligadas à área turística, atualmente, percebe-se que a maioria dos que demandam esse tipo de atividade procede do meio urbano e, geralmente, das grandes áreas metropolitanas. Segundo essas mesmas fontes, o seu crescimento, no próximo quinqüênio, apresenta tendência a elevar-se.

Essa dinâmica favorável ao turismo rural se deve dentre outras, às seguintes causas: 1) Tendência à saturação de algumas zonas turísticas tradicionais, apesar de alguns estudos não preverem uma transferência massiva da clientela para o turismo rural. 2) Melhor satisfação em relação a outras formas de turismo (ecológico, cultural, etc.), que os atualmente usados, como praia e sol, e crescente demanda de espaços abertos para prática de uma gama ampla de atividades lúdicas, desportivas, etc.. 3) Perfeita adaptação ao novo estilo de férias, geralmente curtas, fora de estação e em fins de semanas, etc., processo cada dia mais praticado. 4) Adaptação às novas tendências da demanda: maior autonomia, deslocamentos em veículos próprios e com a família, contato personalizado, relação com a população local, etc.. 5) Destaque, pelos meios de comunicação, da importância do turismo rural, mediante a apresentação de uma imagem bucólica da vida rural, defendendo um modo de vida mais natural e alternativo, ressaltando o estresse urbano, além de evidenciar as recomendações médicas em prol de um tipo de vida mais saudável. 6) Aumento de renda real per capita, associada a uma elasticidade - renda da demanda de turismo elevada, etc..

Apesar de não ser uma panacéia para os problemas do desenvolvimento rural, o turismo rural tem-se apresentado, em diversos países, como uma atividade importante, que deve ser promovida de forma harmônica e integrada, para fomentar as atividades econômicas, a manutenção dos recursos naturais e a articulação social, territorial e institucional do espaço rural. Esta atividade, como acontece em países como França, Portugal, Alemanha, Espanha, dentre outros, tem contribuído para melhorar a renda da população e para gerar novos empregos na região, tanto diretamente como indiretamente, mediante oferta de serviços, bem como melhoria da qualidade de vida dos habitantes do meio rural, reduzindo as desigualdades regionais e integrando socioeconômica e culturalmente a população.

Segundo o Conselho Mundial de Viagens - WTTC - o negócio turístico mundial deve girar em torno de U$ 7 trilhões e empregar, direta e indiretamente, cerca de 338 milhões de pessoas até o ano 2005. No ano de 1996, os negócios gerados pelo turismo representaram para o mundo U$ 3,6 bilhões. O turismo contribui com 10% do PIB mundial e 11% do total de impostos mundial (U$600 milhões). Uma, em cada 15 pessoas empregadas, trabalha com turismo. Em 1994, mais de 5,5 milhões de pessoas trabalharam com o turismo em todo o Brasil. Dentro do contexto mundial, a indústria do turismo é a que apresenta os maio elevados índices de crescimento. Além disso, é uma indústria que remunera seus empregados em 6,1% acima da média salarial. O Quênia, na África, faturou em 1988, apenas com o turismo, U$ 400 milhões. A Costa Rica, que é bem menor que este estado, recebeu 50.000 visitantes, em 1998, e cerca de 300.000, em 1994.A Espanha recebe, anualmente, 40 milhões pessoas e o turismo representa 10% do PIB espanhol. A participação brasileira no mercado mundial de turismo está ao redor de 0,5% do total de viagens internacionais. Em 1994, de acordo com estimativas, o ecoturismo, considerado como 5% do turismo em geral, foi responsável pela movimentação de apenas U$ 2,2 milhões no Brasil.

O turismo é formado por amplo e diversificado conjunto de atividades econômicas, com importância destacada no setor de serviços, na indústria e no comércio em geral. Sabe-se que 52

setores da nossa economia são diretamente, impactados pelo bom desempenho da indústria turística, com reflexos diretos e indiretos na geração de empregos.

O Brasil, segundo as organizações do ramo, é um dos países mais completos para este tipo de turismo, pois, possui uma riqueza gigantesca dentro do que o mundo chama de biodiversidade; isto sem falar nos 7400 Km de litoral; rios; cavernas; e até neve, nas serras de Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Por outro lado, outro índice que evidencia a importância dessa atividade, pode ser buscado na Mídia (Jornais, TV) onde cadernos especializados nessa área, bem como programas televisivos, abrem espaços diariamente para promover essa nova tendência ou atividade.

Apesar da importância que se vislumbra com o turismo e, especificamente, com o rural, como fator acelerador do desenvolvimento rural, tem-se notado, entretanto, em algumas regiões potencialmente propícias para esse tipo de atividade, como esta em que nos encontramos hoje, que sua introdução está ocorrendo muito mais por "intuição" de alguns empresários, do que por

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO

intermediação e incentivos das organizações responsáveis pela promoção do desenvolvimento rural. Esse tipo de atividade que começa a ser implementada, ainda que de modo incipiente nessas regiões, poderá, com certeza, receber melhor incentivo e planejamento, à medida que outras instituições passem a acreditar nela e a apoiá-la.

Tendo em vista essa assertiva e por considerar que essas regiões podem ser consideradas como turísticas, em razão de algumas características relacionadas com a atividade (recursos edafoclimatológicos, recursos hídricos, paisagens plásticas, etc.), além de serem caracterizadas como cidades importantes, inclusive algumas conhecidas e demandadas pelo público internacional, e, por outro lado, por já serem detentoras de experiências relevantes na área turística, além de uma infra-estrutura, grosso modo, adequada a essa atividade, necessário se faz que as Instituições responsáveis pelo turismo, tanto estadual como local, juntamente com a iniciativa privada, NUM PROCESSO DE PARCERIA, acreditem e invistam no turismo mais intensivamente, com o objetivo de desenvolvê-lo nessas regiões mediante um processo participativo - incentivo de todas as forças político - administrativas dessas áreas, alicerçadas nas potencialidades naturais do maior país tropical do mundo.

Assim sendo, como se pode perceber, o turismo rural, como uma indústria sem fumaça, pode contribuir para conscientizar a sociedade da sua importância como instrumento do desenvolvimento rural, principalmente quando a participação de todos os empresários relacionados com esta área (hotelaria, comércio, etc.), bem como de todos admistradores municipais e esteduais (Prefeitos, Deputados, etc.), juntamente com a população a ser beneficiada se faz presente.

A instrumentalização de uma política de Turismo Rural no Brasil se faz urgente por sua importância na revitalização da zona rural, na melhoria da qualidade de vida e no intercâmbio

entre população urbana e rural, como mecanismo de conservação dos recursos naturais e reabilitação do patrimônio sócio - cultural, na diversificação da oferta turística brasileira e na compreensão entre os habitantes dos diferentes Estados.

Necessário se faz que a iniciativa local, apoiada pelas instituições responsáveis pelo desenvolvimento regional, invista nesta área e crie alternativas para que o turismo rural converta-se, realmente, em motor acelerador do desenvolvimento local e regional.

Para isto, torna-se necessárias, se quisermos que o turismo seja encarado como atividade econômica relevante para o desenvolvimento do País, uma permanente articulação entre os diversos setores públicos e privados no sentido de agilizar soluções, eliminar entraves burocráticos, compartilhar decisões e facilitar a participação de todos os envolvidos no processo de crescimento econômico do País.

Para que esta proposta possa surtir os efeitos esperados, a decisão política é dos senhores!

CONSIDERAÇÕES SOBRE O COMÉRCIO EXTERIOR E O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO NO SÉCULO XXI

RICARDO F. SANTOS

VITÓRIA, AGOSTO DE 1997

Considerações sobre o Comércio Exterior e o Desenvolvimento do Espírito Santo no Século XXI

Síntese:

I) Fatores determinantes do crescimento da economia capixaba

- **Alguns indicadores de crescimento**

- **O papel relevante dos segmentos articulados com o comércio exterior**

II) Principais investimentos e tendências da economia capixaba no futuro próximo

III) Inserção macrorregional do Espírito Santo na economia brasileira

IV) Possibilidades e condicionantes do processo de expansão e diversificação da economia do Espírito Santo

V) Distribuição regional da atividade econômica no estado do Espírito Santo e a Região Noroeste

VI) Considerações sobre o desenvolvimento da Região Noroeste: Resumo da estratégica proposta pelo NEP/UFES .

I) FATORES DETERMINANTES DO CRESCIMENTO DA ECONOMIA DO ESPÍRITO SANTO

I.I)- Alguns indicadores de crescimento

- **O Espírito Santo nos últimos 25 anos cresceu acima da média nacional elevando sua participação no PIB de 1,18 % para 2,01 %;**

I.2)-O Papel relevante dos segmentos vinculados com o comércio exterior

- **A função de corredor de transportes inicia-se com o café (proveniente também de Minas Gerais),principalmente a partir dos anos 20 (cais comercial de Vitória e ponte Florentino Avidos) ;**

• Desenvolve-se com a CVRD (1942), ampliando-se extraordinariamente com o porto de Tubarão (1966);

• A implantação dos chamados "grandes projetos" (CST, Aracruz, usinas de pellets da CVRD e SAMARCO) nos anos 70/80 consolidou o "modelo"de crescimento baseado na produção de bens semimanufaturados (aço, celulose e pellets para a exportação);

• O sistema portuário é ampliado com a construção de outros Terminais privativos especializados em granéis (Praia Mole, Portocel, Ubu, Regência);

• No período mais recente impulsionadas pela abertura econômica pós-90 e pelo mecanismo FUNDAP as importações via sistema portuário do Espírito Santo atingem níveis jamais registrados, principalmente de automóveis (200.000 veículos em 1997);

Quadro I

BRASIL E ESPÍRITO SANTO - EVOLUÇÃO DO PRODUTO INTERNO BRUTO

(Em US$ milhões correntes)

Discriminação	1970	1990	1995
Brasil	42.344	437.108	717.164
Espírito Santo	500	7.474	14.415
ES/BR	1,18	1,71	2,01

Fonte: FGV.Conjuntura econômica,jan.,1997.
FGV.Análise da evolução do PIB por estados,1970-1995.Rio de Janeiro,1996.

Quadro II

ESPÍRITO SANTO - POPULAÇÃO OCUPADA POR SETOR DE ATIVIDADE, 1995

Discriminação	Número de Pessoas	Participação Relativa (%)
Indústria	287.108	23
Agricultura	423.587	32
Comércio	157.981	12
Serviços	435.813	33
Outros	20.542	1
TOTAL	**1.325.031**	**100**

Fonte: IBGE.PNAD,1995

Quadro III

PARTICIPAÇÃO RELATIVA DO ESPÍRITO SANTO E DAS DEMAIS REGIÕES NAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS,1995

(Em %)

Região / Estado	1995
SUDESTE	57,27
Espírito Santo	5,91
São Paulo	34,33
Minas Gerais	12,6
Rio de Janeiro	4,42
SUL	24,52
CENTRO-OESTE	2,12
NORTE	5,23
NORDESTE	9,12
NÃO DECLARADO	1,74
TOTAL DO BRASIL	**100**

Fonte: SECEX/MICT.

Quadro IV

PRINCIPAIS COMPLEXOS EXPORTADORES DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 1995

Complexo / Produto	US$ 1000 FOB	Participação no complexo (%)
Minério de ferro e pelotas	551.430	20,1%
Produtos siderúrgicos - placas,perfis, barras,etc., de aço	839.788	30,6%
Celulose	749.442	27,3%
Café	414.207	15,1%
Produtos siderúrgicos- ferro-gusa	31.604	1,1%
Cacau e suas preparações	22.660	0,8%
Granitos e mármores	37.836	1,4%
Madeira e seus manufaturados	5.358	0,2%
Tecidos e confecções	4.360	0,2%
Pescado	2.946	0,1%
Carne e derivados	4.619	0,2%
Frutas	2.934	0,1%
Especiarias	2.088	0,1%
Cerâmicas	3.046	0,1%
Demais produtos	76.390	2,8%
TOTAL	**2.748.708**	**100%**

Fonte: SECEX/MICT.
- Exportação e Importação [CD-ROM]. São Paulo: Edições Aduaneiras Ltda, 1996.

Quadro IV-A

PARTICIPAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO NAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS

Região /Estado	ANO	
	1990(1)	1995(2)
SUDESTE	74,52	69,85
Espírito Santo	**2,88**	**7,96**
São Paulo	44,19	46,47
Minas Gerais	4,19	6,03
Rio de Janeiro	23,26	9,39
SUL	10,63	13,14
CENTRO-OESTE	0,89	0,92
NORTE	6,74	8,70
NORDESTE	7,22	7,29
NÃO DECLARADOS		0,10
TOTAL BRASIL (%)	**100**	**100**
VALOR TOTAL (US$ 1000)	**20.661.360**	**37.826.622**

Fonte:(1)EXPORTAÇÃO e importação [CD-ROM].São Paulo: Edições Aduaneiras Ltda,1996.
(2)SECEX/MICT. Dados disponíveis somente para o período de janeiro a setembro (inclusive), de 1995

Quadro V

PRINCIPAIS PRODUTOS IMPORTADOS PELO ESPÍRITO SANTO, 1995

Produto	US$ 1.000 FOB	Participação no Total (%)
Veículos	1.866.581	49,2%
Carvão	442.082	11,7%
Malte	64.687	1,7%
Trigo em grãos	79.656	2,1%
Algodão	49.484	1,3%
Leite em pó	80.373	2,1%
Demais produtos	1.211.823	31,9%
TOTAL	**3.794.686**	**100%**

Ob.: Importações efetivas,dados preliminares
Fonte: SECEX/MICT

II) PRINCIPAIS INVESTIMENTOS E TENDÊNCIAS DA ECONOMIA CAPIXABA NO FUTURO PRÓXIMO

• **Concentração dos investimentos industriais nos segmentos/ grandes empresas já existentes: limitada diversificação da estrutura econômica;**

• **O Espírito Santo não tem sido beneficiado pelo novo ciclo de desconcentração de investimentos que se deslocam para o NE. e CO automobilística, têxtil, agroindústrias e calçados);**

• **No setor serviços há perpectivas favoráveis com a expansão e diversificação de serviços de apoio ao comércio exterior: implantação das EADIS, construção de terminais portuários privados e privatização do sistema CODESA;**

• **Na agricultura, a situação favorável dos preços do café abre oportunidades para capitalização dos produtores, modernização da produção e investimentos em atividades diversificatórias.**

Quadro VI

PRINCIPAIS INVESTIMENTOS INDÚSTRIAIS NO ESPÍRITO SANTO* - 1995/2000

Setor /Empresa	Projeto	Valor (R$ milhões)
Indústria		
CST- Companhia Siderúrgica de Tubarão	Ampliação da capacidade de produção de aço, geração de energia termelétrica, instalação de segunda máquina lingotamento contínuo e implantação de laminador de tiras a quente	1.260,0
Aracruz Celulose S/A	Modernização e ampliação da capacidade de produção de 1,07 milhões de toneladas de celulose para 1,24 milhões/ano.	260,0
Samarco Mineração S/A	Ampliação da capacidade de produção de pelotas minério de ferro de 6 para 10 milhões de toneladas/ ano.	270,0
CVRD- Companhia Vale do Rio Doce	Construção de pelotizadora em associação com a empresa sul-coreana POSCO, com capacidade de produção de 4 milhões de toneladas/ano de pelotas.	200,0
	Melhorias tecnológicas nas seis usinas existentes.	25,0
	Construção de fábrica para produção de ferro esponja	270,0
TOTAL GERAL		**2.285,0**

OB.: * considerados os valores superiores ou iguais a R$ 10,0 milhões.

Fonte: Convênio BANDES/GERES/SEBRAE/ JSN.

III)- INSERÇÃO MACRO REGIONAL DO ESPÍRITO SANTO NA ECONOMIA BRASILEIRA

O desenvolvimento do Espírito Santo deve considerar a integração produtiva e as potencialidades de crescimento das demais regiões da área de influência do Corredor Centroleste destacando-se:

III.I-Norte do Espírito Santo, sul da Bahia e nordeste de Minas Gerais (eixo da BR-101 norte);

III.2- Oeste do Espírito Santo / Leste de Minas Gerais

III.2-1-Noroeste do Espírito Santo e Vale do Mucuri:

III.2-2- Regiões noroeste / centro-oeste do Espírito Santo e zona de pecuária do Vale do Rio Doce (pólo Governador Valadares);

III.2-3- "Vale do Aço" de Minas Gerais (corresponde às áreas mineradouras e metalúrgicas do Vale do Rio Doce);

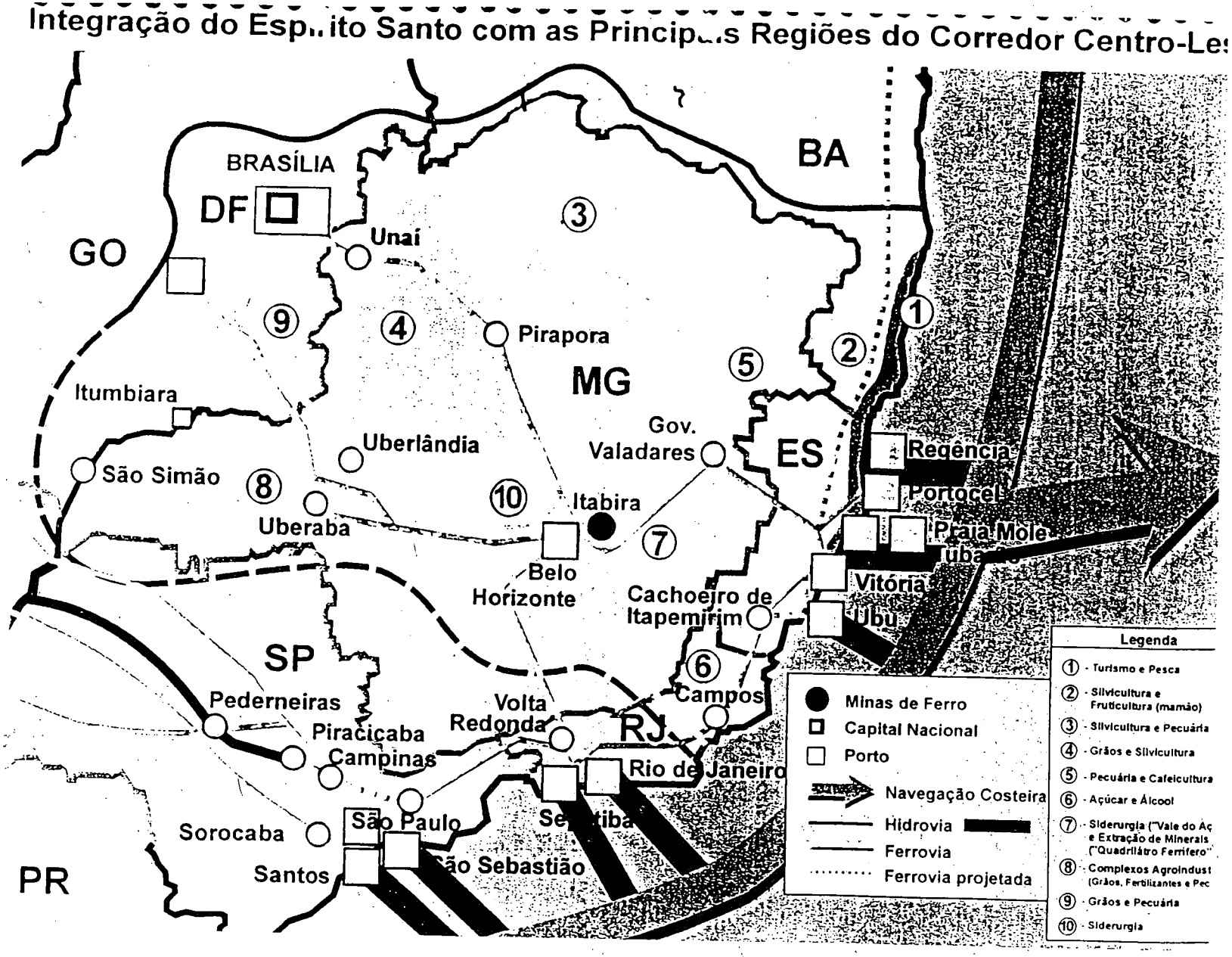
III.2-4- Sudoeste do Espírito Santo e parte da Zona da Mata de Minas Gerais

Eixos BR-482 (Safra a Carangola) e BR- 262 (trecho Iúna / Ibatiba a Manhaçu / Realeza);

III.3-Sul do Espírito Santo e norte do Rio de Janeiro

Eixos: BR 101 Sul e RFFSA (Vitória- Rio);

Cinturão de desenvolvimento do Cone Sul


Integração do Esp..ito Santo com as Princip..s Regiões do Corredor Centro-Le
BRASÍLIA
DF
GO
BA
MG
ES
SP
RJ
PR
Unaí
Pirapora
Itumbiara
Uberlândia
São Simão
Uberaba
Gov. Valadares
Itabira
Belo Horizonte
Cachoeiro de Itapemirim
Regência
Portocel
Praia Mole
Vitória
Ubu
Campos
Volta Redonda
Rio de Janeiro
Pederneiras
Piracicaba
Campinas
São Paulo
Sorocaba
Santos
São Sebastião
Minas de Ferro
Capital Nacional
Porto
Navegação Costeira
Hidrovia
Ferrovia
Ferrovia projetada
Legenda
① - Turismo e Pesca
② - Silvicultura e Fruticultura (mamão)
③ - Silvicultura e Pecuária
④ - Grãos e Silvicultura
⑤ - Pecuária e Cafeicultura
⑥ - Açúcar e Álcool
⑦ - Siderurgia ("Vale do Aç e Extração de Minerais ("Quadrilátro Ferrífero"
⑧ - Complexos Agroindust (Grãos, Fertilizantes e Pec
⑨ - Grãos e Pecuária
⑩ - Siderurgia

IV)- POSSIBILIDADES E CONDICIONANTES DE PROCESSO DE EXPANSÃO E DIVERSIFICAÇÃO DA ECONOMIA DO ESPÍRITO SANTO.

IV-I- Preliminares

- A expansão da economia do Espírito Santo e a diversificação de sua estrutura econômica poderão ser potencializadas se:

a) o complexo de atividades relacionadas com o comércio exterior atingir maior grau de diversificação em sua pauta de exportação / importação, consolidando o Estado como um grande entreposto comercial, principalmente de carga geral;

b) a integração produtiva e comercial com os Estados integrantes do Corredor Centroleste principalmente com MG e BA, se intensificar, aumentando a interação entre os agentes econômicos de suas regiões;

c) as grandes deficiências de infraestrutura,de transportes e energia, principalmente,forem sanadas com a implementação dos projetos estruturantes já anunciados;

d) a estrutura industrial do Espírito Santo vier a incorporar segmentos novos caracterizados por efeitos de ligação mais fortes (ex.: indústria de bens duráveis).

- Algumas dificuldades e obstáculos devem ser considerados:

a) Investimentos do Governo Federal e dos demais Estados do Sudeste (MG,RJ,e SP) reforçam corredores concorrentes (Sepetiba e Santos);

b) Alguns Estados sedes das novas montadoras de veículos (PR, RS, e BA) criam mecanismos semelhantes ao FUNDAP, desviando importações de Vitória;

c) Recentes medidas de incentivos para o Nordeste / Norte / Centro-Oeste dificultam a implantação de setores dinâmicos no Espírito Santo (ex: automóveis).

V) CONDIÇÕES NECESSÁRIAS PARA DINAMIZAR O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO

V.1)- Reforço da Infraestrutura Econômica.

IV.2)-Estabelecimento de programa de desenvolvimento macroregionais.

IV.3)-Consolidação de pólos regionais (cidades de porte médio) através de melhorias infraestruturais e da rede de serviços urbanos.

IV.4)-Reestruturação do sistema de promoção de investimentos do Estado, inclusive dos seus mecanismos de incentivos.

IV.5)-Recuperação das finanças públicas do Estado e municípios.

IV.6)- Aperfeiçoamento da educação básica.

Quadro VII

PRINCIPAIS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA DE INTERÊSSE PARA O ESPÍRITO SANTO

Discriminação	Invest. Total (R$ milhões)	Fase
A) Terminais Portuários e Aeroportuários		
__Construção do Terminal de carga em Barra do Riacho (Aracruz/E.S.)	120,0	Projeto/Privatização
__ Terminal de Produtos Diversos do Porto de Tubarão (C.V.R.D.)	35,0	Em execução
__ Construção de Novo Terminal de Carga Geral na Baía de Vitória (COIMEX/NATIVA)	20,0	Projeto aprovado pelo GERES/BANDES
__ Construção do Terminal de Carga Intermodal e Ampliação do Aeroporto de Vitória (2ª Pista)	44,0	Pré-Projeto
B) ENERGIA		
__ Construção do Gasoduto Campos -Vitória	150,0	Projeto/Protocolo de Intenções C.V.R.D./ Petrobrás
__ Construção de Usina Termelétrica de São Mateus	150,0	Pré-Projeto; Escelsa/Petrobrás
__ Construção da Hidrelétrica de Rosal (Divisa ES/RJ), capacidade de 55 mw	80,0	concessão já licitada
__ Construção da Hidrelétrica de Rio Pardo (Muniz Freire),capacidade de 33 mW	25,0	em execução pela SAMARCO Mineração S.A.
C) Transporte Ferroviário		
__ Ramal Ferroviário Litorânea-Sul (Vitória -Sto Eduardo)	150,0	Pré-Projeto
__ Ramal Ferroviário Litorâneo Norte	- - -	Pré-Projeto
__ Ramal Ferroviário Pirapora-Unaí (M.G.)	232,0	Projeto/C.V.R.D./ Centro Atlântica
TOTAL	1.006,00	

Fonte:Convênio BANDES/GERES/SEBRAE/IJSN.

VI)- DISTRIBUIÇÃO REGIONAL DA ATIVIDADE ECONÔMICA NO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

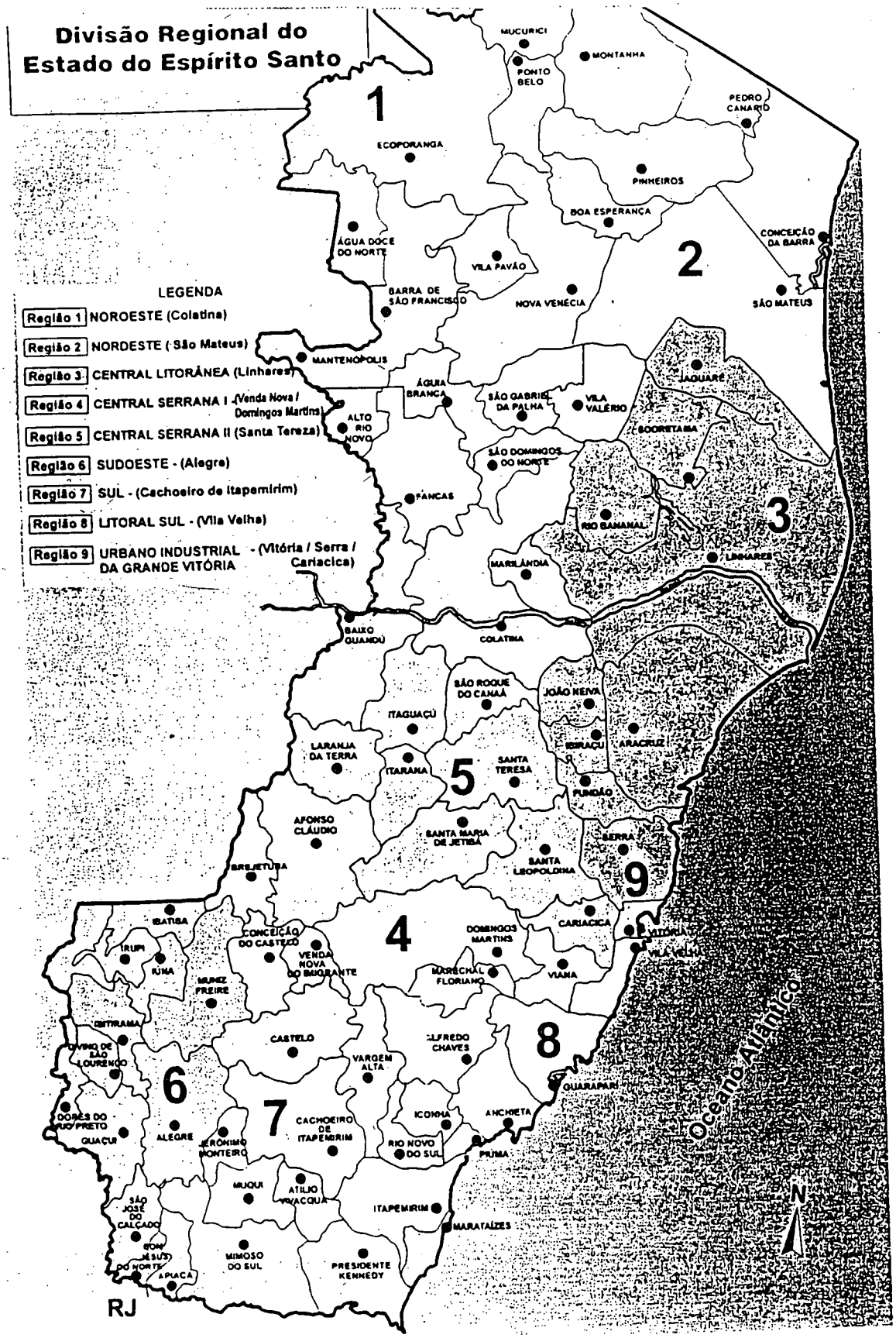
- **Quadro VIII : População da Grande Vitória e total do Estado;**

- **Quadro IX : Espírito Santo: população segundo regiões**

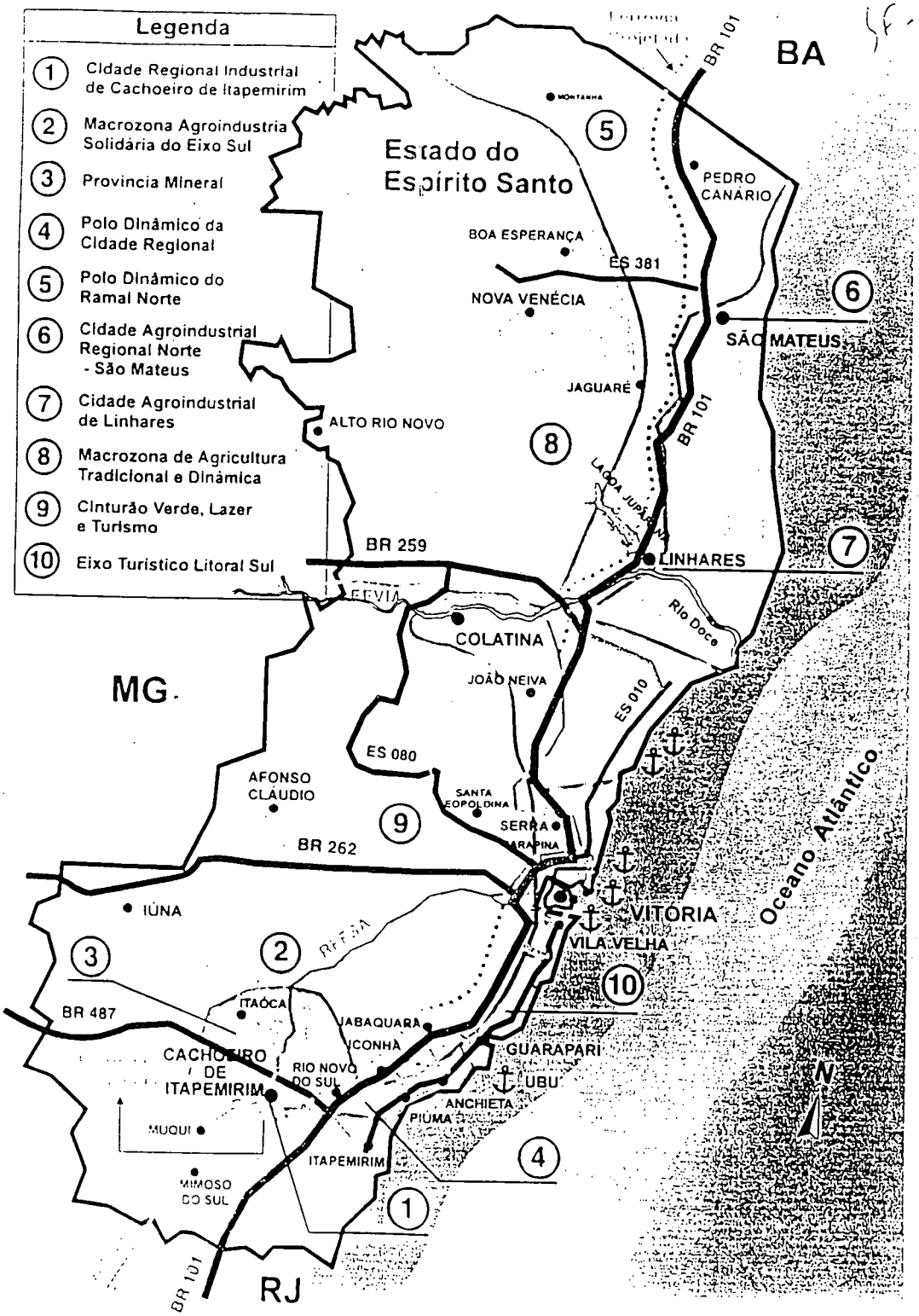
- **Quadro X : Região Noroeste -participação relativa sobre o total do Estado-população,energia e finanças públicas;**

- **Quadro XI : Região Noroeste - participação relativa sobre o total do estado - produção agropecuária;**

Mapa : Tendências de concentração especial da atividade econômica.


Divisão Regional do
Estado do Espírito Santo
LEGENDA
Região 1 NOROESTE (Colatina)
Região 2 NORDESTE (São Mateus)
Região 3 CENTRAL LITORÂNEA (Linhares)
Região 4 CENTRAL SERRANA I (Venda Nova / Domingos Martins)
Região 5 CENTRAL SERRANA II (Santa Teresa)
Região 6 SUDOESTE - (Alegre)
Região 7 SUL - (Cachoeiro de Itapemirim)
Região 8 LITORAL SUL - (Vila Velha)
Região 9 URBANO INDUSTRIAL DA GRANDE VITÓRIA - (Vitória / Serra / Cariacica)
MUCURICI
MONTANHA
PONTO BELO
PEDRO CANÁRIO
ECOPORANGA
PINHEIROS
BOA ESPERANÇA
CONCEIÇÃO DA BARRA
ÁGUA DOCE DO NORTE
VILA PAVÃO
BARRA DE SÃO FRANCISCO
NOVA VENÉCIA
SÃO MATEUS
MANTENÓPOLIS
JAGUARÉ
ÁGUA BRANCA
SÃO GABRIEL DA PALHA
VILA VALÉRIO
BOOTETAMA
ALTO RIO NOVO
SÃO DOMINGOS DO NORTE
PÁNCAS
RIO BANANAL
LINHARES
MARILÂNDIA
BAIXO QUANDU
COLATINA
SÃO ROQUE DO CANAÃ
JOÃO NEIVA
ITAGUAÇÚ
ARACRUZ
LARANJA DA TERRA
ITARANA
SANTA TERESA
IBIRAÇU
FUNDÃO
AFONSO CLÁUDIO
SANTA MARIA DE JETIBÁ
SERRA
BREJETUBA
SANTA LEOPOLDINA
IBATIBA
CONCEIÇÃO DO CASTELO
DOMINGOS MARTINS
CARIACICA
VITÓRIA
IRUPI
IÚNA
VENDA NOVA DO IMIGRANTE
MARECHAL FLORIANO
VIANA
VILA VELHA
MUNIZ FREIRE
ICONHA
CASTELO
ALFREDO CHAVES
VARGEM ALTA
GUARAPARI
OCEANO ATLÂNTICO
DORES DO RIO PRETO
ALEGRE
CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM
ANCHIETA
JERÔNIMO MONTEIRO
RIO NOVO DO SUL
PIÚMA
MUQUI
ATILIO VIVACQUA
ITAPEMIRIM
MARATAÍZES
MIMOSO DO SUL
PRESIDENTE KENNEDY
APIACÁ
RJ
N

Regiões de Influência Direta dos Projetos Estruturantes



Quadro VIII

POPULAÇÃO DA GRANDE VITÓRIA E TOTAL DO ESTADO

Região / Municípios	População Residente		Crescimento médio anual (%)
	1991	1996	
Grande Vitória (GV)	**1.064.919**	**1.174.756**	**1,98%**
Cariacica	274.532	300.085	1,80%
Serra	222.158	266.851	3,73%
Viana	43.866	47.060	1,42%
Vila Velha	265.586	297.052	2,26%
Vitória	258.777	263.708	0,38%
Total do Estado Exclusive GV	1.535.699	1.611.370	0,97%
Total Geral do Estado	2.600.618	2.786.126	1,39%

Fonte: IBGE-1991-Censo Demográfico
IBGE-1996-Contagem Populacional

Quadro 1A

ESPÍRITO SANTO : POPULAÇÃO

Estado/Regiões	População Residente		Crescimento médio anual (%)
	1991	1996	
Espírito Santo	**2.600.618**	**2.786.126**	**1,39%**
Central Litorânea	237.682	245.679	0,66%
Central Serrana I	164.853	171.367	0,78%
Central Serrana II	98.168	101.698	0,71%
Litoral Sul	405.594	459.679	2,54%
Nordeste	228.483	245.703	1,46%
Noroeste	298.236	306.169	0,53%
Sudoeste	155.789	162.464	0,84%
Sul	256.346	262.723	0,49%
Urbana e Industrial de Vitória	755.467	830.644	1,92%

OB.: taxa de crescimento vegetativo da população do ES no período 1991/1996: 1,89% a.a.

Fonte: IBGE-1991-Censo Demográfico
IBGE-1996-Contagem Populacional

Quadro X

REGIÃO LITORAL-SUL - DADOS SELECIONADOS:

PARTICIPAÇÃO RELATIVA SOBRE O TOTAL DO ESTADO - POPULAÇÃO, ENERGIA E FINANÇAS PÚBLICAS

Dados em (%)

Discriminação	1990	1995
1- População Residente (IBGE) / (número de habitantes)	15,6 (a)	16,5 (b)
2- Consumo de Energia Elétrica Total (Escelsa / EFSM) / (Kwh)	14,0	15,7
2.1- Consumo de Energia Elétrica Indústrial	11,2	13,4
3- Valor Agregado Fiscal (SEFA) / (valor)	____	10,2
4- Receita Orçamentária Municipal (Sec.Tesouro Nacional) / (valor)	10,5	13,1
5- ICMS (Sec.Tesouro Nacional) / (valor)	8,1	9,8
6- Investimentos das Prefeituras (Sec. Tesouro Nacional) / (valor)	12,3	10,9

OB.: (a) Dado Relativo a 1991

(b) Dado Relativo a 1996

Quadro XI

REGIÃO LITORAL-SUL - DADOS SELECIONADOS:

PARTICIPAÇÃO RELATIVA SOBRE O TOTAL DO ESTADO - PRODUÇÃO AGRÍCOLA

Dados em (%)

Discriminação	1990	1994
1 - Produção de lavouras temporárias (valor)	7,3	15,9
2- Produção de lavouras permanentes (valor)	5,5	2,4
3- Produção de café (valor)	0,5	0,6
4- Efetivo Bovino (número de cabeças)	6,8	6,8
5- Leite (valor)	10,0	8,0

Fonte: IBGE-Levantamento Sistemático da Produção Agrícola
IBGE- Produção Pecuária Municipal

COLABORAÇÃO: ADRIANA MENEZES DE MORAES

ARTE FINAL DOS MAPAS: EUGÊNIO HERKENNOFF

DIGITAÇÃO: LUCIANA NUNES DE OLIVEIRA

Seminário do Corredor Centro-Leste

Educação Básica, Tecnologia e Desenvolvimento na Região

Marcos Tadeu Rosa

Rua Fioravante Rossi, 2.930 - Bairro Martinelli - Colatina/ES

EDUCAÇÃO BÁSICA, TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO NA REGIÃO

O objetivo deste trabalho é expor os principais pontos a serem levados em consideração para que os municipios abrangidos na Região Noroeste possam inserir-se na nova onda de desenvolvimento econômico mundial alicerçada na microeletrônica. Os Municípios compreendidos na citada regão são : Água Doce do Norte, Águia Branca, Alto Rio Novo, Baixo Guandú, Barra de São Francisco, Colatina, Ecoporanga, Mantenópolis, Marilândia, Pancas, São Domingos do Norte, São Gabriel da Palha e Vila Valério.

Dentro deste espectro, vamos fazer uma ligação entre a educação básica nas esferas municipal, estadual, federal e particular. Vamos usar dados obtidos junto à Secretaria de Estado da Educação e o IBGE e consulta a autores consagrados que tem debatido estas questões numa perspectiva dentro do novo paradigma. Para termos uma visão geral, mostraremos alguns gráficos e dados para demonstrar a situação da educação no Estado e nos municipios e avançar com alguns dados macros a nível de Brasil.

A metodologia da exposição consistirá, em primeiro lugar, contextualizar o período de crescimento econômico experimentado pelo Brasil durante a fase do velho paradigma nos anos de 1950 a 1980 e a não preparação do país para enfrentar os novos rumos da competitividade mundial pós-revolução tecnológica a partir dos anos 80. A seguir, faremos uma breve descrição da enfase tecnológica e sua dinâmica dentro do novo paradigma mas tentando recuperar os antecedentes do velho paradigma e seus reflexos no sistema educacional. Também, deteremos um pouco da nossa análise para fazermos a ligação profunda referente à temática do desenvolvimento econômico e sua interação com a educação e a tecnologia. Por fim, tentaremos avançar numa análise quantitativa e qualitativa dos dados presentes neste trabalho e evoluindo para uma lista de recomendações para as prefeituras e a sociedade - empresários, políticos e as instituições públicas e privadas - como um todo da Região Noroeste para inferir e mudar o quadro desanimador.

Segundo o Ministério da Educação e Cultura - MEC, a educação brasileira é composta de dois níveis: a Educação Básica e a Educação Superior. Por sua vez, a Educação Básica está organizada da seguinte forma : Educação Infantil, Ensino Fundamental e Ensino Médio. A Educação Superior está composta de: Cursos de Graduação, Programas de Mestrado e Doutorado e Cursos de Especialização, Aperfeiçoamento e atualização dentre outros. A gerência do sistema educacional brasileiro está a cargo das esferas federal, estadual, municipal e particular. Não é objetivo deste trabalho descrever o sistema educacional brasileiro. Nossa intenção é, apenas, introduzir o tema buscando nas informações das instituições a organização da educação brasileira em termos administrativos. Feito isso, passemos ao que interessa.

Durante um período significativo da economia brasileira, nós alcançamos níveis de desenvolvimento nunca experimentado e mesmos superiores aos países desenvolvidos. Estávamos inseridos num contexto internacional onde a lógica era a produção em massa de mercadorias, economias de escala e uma ênfase na concorrência via preços. Nesta perspectiva o Brasil conseguiu estreitar o gap existente entre ele e a periferia. O padrão de

desenvolvimento situava-se no modelo fordista de produção e às economias periféricas estava reservada a parcela de produção de mercadorias primárias. No padrão anterior de desenvolvimento era requerido : mão-de-obra abundante, barata e pouco qualificada; recursos naturais em abundância; grandes espaços para a produção de alimentos e matérias-primas renováveis. Diante disso, o Brasil reunindo estas características aproveitou-as a seu favor e conseguiu índices de crescimentos elevados até o fim da década de 70.

Podemos concluir, então, que o Brasil de forma competente dentro do antigo paradigma entrou para o seleto grupo de países desenvolvidos. Este grupo composto das sete maiores economias teve a sombra do Brasil. Fomos a oitava economia mundial. Naquele momento não sentíamos a defasagem educacional que rondava o país. Mesmo com um baixo nível de escolaridade estávamos participando da elite mundial desenvolvida. Podemos avançar dizendo que na América Latina, principalmente, o capitalismo alcançava êxitos importantes no antigo padrão de desenvolvimento mesmo que ele demonstrasse estar no fim.

Parece paradoxal mas o Brasil transformou-se na oitava economia do mundo ostentando uma população trabalhadora quase analfabeta, muitas vezes, sabendo assinar o nome e mais nada. Entretanto, isso não importava muito, visto que o que interessava era uma mão-de-obra desqualificada, em termos educacionais, e capaz de apertar botões e parafusos.
O Brasil tinha atraía as multinacionais em busca de ganhos de escala, matérias-primas abundantes e o que era pior, para o Brasil, mão-de-obra barata e com mínimos conhecimentos escolares.

A história mudou e o mundo acompanhou. O sistema capitalista entrou numa crise profunda nos anos 70, principalmente, com o problema enfrentado pelas grandes economias com o preço internacional do petróleo. Para sair da depressão algumas mudanças caminharam no sentido de mudar radicalmente o padrão de desenvolvimento baseado no que foi discutido nas linhas anteriores. Coincide com esse período uma revolução institucional por toda a economia, claro que nos países mais desenvolvidos. Esta mudança é impulsionada pela presença da microeletrônica e seus efeitos refletidos por toda a economia. Em linhas gerais, no novo paradigma tecnológico podemos destacar : queda substancial dos custos a partir da disseminação crescente de novas tecnologias de informação; níveis elevados de exigência das empresas com respeito à competitividade, qualidade e produtividade impulsionadas pelo alto grau de concorrência internacional; mudanças significativas e profundas nas concepções da administração e do trabalho como forma de dar respostas às exigências do novo padrão de desenvolvimento; redução do participação relativa das matérias-primas e da mão-de-obra pouco qualificada; restrições qualitativas e quantitativas das economias de escala; e maior ênfase, nos aspectos concorrenciais entre empresas, na qualidade e diversificação de produtos.

A mudança na mentalidade dos empresários e nas suas empresas é impulsionada pelas transformações e sua disseminação acaba por consolidar o novo padrão de desenvolvimento. Neste contexto, temos empresas com outros formatos onde predomina a mão-de-obra qualificada, motivada e engajada. Predomina, também, estruturas mais leves e enxutas levando a uma flexibilidade e adaptabilidade aos novos processos de produção.

Como pudemos observar, o " novo trabalhador " é, dentre outros, a principal peça nesta engrenagem, ou melhor, neste software. O trabalhador deverá ter um nível educacional bem superior àquele que o antigo padrão exigia. Agora, é fundamental nos trabalhadores a capacidade de resolução rápida de problemas, melhorias permanentes e trabalho em equipe.

O trabalhador deve ser preparado não mais para apertar o botão ou o parafuso. Chega de desempenhar tarefas repetitivas, alienadas e sem criatividade mas para pensar, raciocinar, participar, atuar e estar em constante aprendizado. As empresas sabem disso e estão, as que encaram o novo paradigma como uma realidade, treinando e re-treinando seus empregados visando não perder em competitividade. Alguns setores estão na dianteira e conseguem resposta, em termos de lucratividade, diante do novo paradigma. Não precisamos, apenas, de bons gerentes e uma massa de semi-alfabetizados desempenhando um conjunto de tarefas repetitivas.

Enquanto o mundo passava por essas transformações significativas qual era o posicionamento do Brasil? Não podemos esquecer que no velho paradigma éramos uma nação em ascensão e nosso dinamismo era calcado, principalmente, na mão-de-obra barata e desqualificada. E agora ? A exigência é de um trabalhador mais qualificado e capaz de entender a totalidade do processo produtivo com condições de resolver os problemas.

Fazendo um pequeno corte na história, vamos situar o Brasil no período posterior à ascensão do novo paradigma. A partir de 1980 entramos num emaranhado de políticas macroeconômicas cujo objetivo era conter a inflação crescente fruto de um endividamento externo conjugado com um déficit público sem precedentes. A discussão era uma política voltada para solução do problemas estruturais de curto prazo e deixando à margem estratégias de longo prazo, especialmente aquelas na área social em geral e na educacional em particular, se a pretensão do país é torna-se competitivo e, além do mais, inserir-se no novo paradigma de base tecnológica.

A tarefa de redução do hiato entre os países de centro e os da periferia é extremamente complexa e demanda políticas macroeconômicas de longo prazo e aqui está claro que a educação é a mola mestra para alcançarmos, novamente, o patamar perdido em relação ao desenvolvimento econômico da década anterior ao novo paradigma.

Ficou marcante, então, que não estávamos preparados para entrarmos com força no novo paradigma. No ponto de inflexão entre o velho e o novo paradigma não conseguimos reunir as condições necessárias para nos adaptar ao novo padrão de desenvolvimento. Enquanto nos preocupávamos em atrair indústrias voltadas para o velho padrão oferecendo mão-de-obra desqualificada e, por tabela com baixo nível de escolaridade, os outros países que atualmente lideram a nova onda de desenvolvimento, investiam maciçamente em educação.

Educação não rima com desenvolvimento econômico mas é condição sine qua non para o salto qualitativo que qualquer país para que sua população alcance níveis de cidadania visando estreitar as distâncias sociais e mais ainda, fator preponderante para o desenvolvimento das economias modernas. Assim, pensar em políticas de desenvolvimento econômico, como por exemplo a Política Industrial, passa

necessariamente por um plano de nacional de educação capaz de remover um dos principais obstáculos ao crescimento econômico. Qualquer política industrial estará pautada no novo padrão de desenvolvimento que demanda uma mão-de-obra qualificada. Será necessária uma cruzada contra o analfabetismo que assola o Brasil. Na tabela abaixo podemos verificar como está por, segmento produtivo, o percentual em relação ao total do trabalhadores o nível de instrução básica :

SEGMENTO	EDUCAÇÃO BÁSICA (%)
Material de Transporte	50
Eletroeletrônico	48
Papel e Celulose	45
Química	37,8
Fiação e Tecelagem	34,8
Vestuário e Calçado	34,8
Metalurgia	31,3
Bens de Capital	31,3
Agroindústria	30
Mobiliário	26,7

Fonte : Estudo da CNI apud Oikos nº 6 03/94

Pelos dados da tabela, é possível constatar que o trabalhador brasileiro está com a sua escolaridade básica abaixo dos níveis aceitáveis. De novo, pensar em entrar no novo paradigma significa investir pesado em educação. Entretanto, não podemos perde de vista a questão do desemprego que verificamos quando da implantação do novo padrão de desenvolvimento. É mister salientar que o mercado de trabalho sofre com a mudanças nos processos de produção. No advento da terceira revolução industrial vários trabalhadores ficaram sem seus postos de trabalho pois a introdução da base microeletrônica - computadores, robôs e etc - aumentou o nível de desemprego. Como sabemos, a mão-de-obra brasileira é desqualificada em sua maioria. Quando perde-se o emprego é muito difícil o retorno à posição original. Primeiro devido a recessão que acampou na economia brasileira. Segundo, os mais jovens que provavelmente estão saindo das escolas com uma noção do novo paradigma terão mais facilidade e flexibilidade em adaptar-se ao emprego. O que é mais alarmante é o obstáculo que o novo paradigma cria em relação aos excluídos do mercado de trabalho. Fica cada vez mais difícil o seu regresso ao seu posto de trabalho mesmo tratando-se dos que possuem a escolaridade deseja no novo paradigma.

Retomando a questão do investimento em educação existe algumas considerações que precisam ser tratadas. Ouve-se muito o discurso de falta de verbas para a educação. Segundo dados publicados no Jornal Folha de São Paulo de 26/07/93 pag. 1-3, o Brasil saltou de 3,3% do PIB em 1986 para destinar 4,2 % em 1990 do PIB para despesas no setor educacional, perfazendo um total de US$20 bilhões naquele ano. Então, os problemas enfrentados pela educação é fruto mais do mal aproveitamento dos recursos públicos investidos no setor do que sua escassez. Aliado a isso temos, baixos salários, pouca

procura, formação deficiente dos alunos e professores que fecham o círculo vicioso da má qualidade do ensino. Somado a isso encontramos um setor educacional com um baixa produtividade onde alunos que deveriam permanecer por 8 anos no ensino básico, chega muitas vezes a completar o ciclo básico em torno de 11,8 anos - Dados obtidos na Revista Conjuntura Econômica da FGV de maio/93 pesquisado por Sérgio Costa Ribeiro.

Com relação aos municípios da região noroeste é fundamental que esta problemática da educação enquanto gerado de assimetrias capazes de impulsionar o desenvolvimento da citada região. Isto é importante, principalmente, quando discute-se a inserção da região norte do ES na SUDENE. Não basta a decisão política. É fundamental está sintonizada com os rumos ditados pelo novo paradigma. A atração das indústrias, de forma particular as intensivas em tecnologia de base microeletrônica, não passa somente pela isenção de impostos passa sim pela articulação institucional das regiões em conjunto com o Governo Estadual. Terá um peso significativo a parceria a ser levada a cabo para possibilitar, dentre outros aspectos, o envolvimento das instituições locais visando a criação de uma cadeia voltada para solução de problemas de comum acordo.

Não basta o município, no novo arranjo institucional, esperar por uma política educacional macro com origem ou na esfera federal ou estadual. É patente a crise fiscal que assola o país. O prefeito deverá puxar para si a responsabilidade de conduzir o processo de discussão de uma política de desenvolvimento para a região que por gravidade afetará a educação. Quando coloco nas mãos da prefeitura a condução dessa articulação é no sentido de ser um passo inicial. A reboque deverão estar presentes os empresários da região tendo sempre em mente o seu trabalhador que precisa estar diretamente conectado com o novo paradigma. Não pode o empresariado furta-se a essa responsabilidade de deixar o poder público assumir isoladamente uma responsabilidade que no fim será em benefício de toda a região.

Outras instituições são bem vindas à cruzada em prol da reviravolta nos destinos da região. As faculdades particulares tem uma grande contribuição no processo. Delas deverá partir um projeto onde conste identificação, através de pesquisas, de demandas dos empresários para formação de uma mão-de-obra mais qualificada sem perder de vista a maior profissionalização dos dirigentes empresariais. Também, o Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial - SENAC e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - SENAI, não poderão ficar de fora deste projeto. A contribuição de ambos é acompanhar as mudanças em termos de tecnologia para serem os disseminadores das inovações tecnológicas em curso. Para tanto, a constante atualização tecnológica deverá ser uma busca incansável.

Na análise dos dados constantes do gráficos fruto de uma pesquisa pela Secretaria de Educação do Estado do Espírito Santo no ano de 1995. Quando temos uma visão macro do Estado em termos do rendimento escolar, verificamos que a perda está em torno de 30 % aproximadamente. Esta perda leva em consideração os alunos evadidos e reprovados. Em termos absolutos, de um total de 310.358 alunos matriculados, temos 89.719 que por algum motivo não alcançaram o exito esperado pela processo educacional. É um número significativo, principalmente, quando temos em mente toda a discussão tratada acima com relação ao novo paradigma tecnológico. No ano seguinte, teremos os novos alunos que

estão na sua fase própria para entrar na escola e os que terão de repetir o ano. Não estamos levando em consideração os alunos que desistirão frente ao primeiro insucesso estudantil.

Uma outra análise é : somando os matriculados nos municípios da região noroeste, temos total de 42.402 alunos. Usando o mesmo raciocínio para as perdas o total é de 10.495 alunos. Comparando com a média estadual, os alunos matriculados na região estudada correspondem a 17 % da população estudantil matriculada efetivamente e a 11% do total evadido a nível estadual.

Este enfoque particular poderá ser mais detalhado ao nível de cada município e demanda estudos mais específicos visando identificar os pontos de estrangulamento do sistema a serem atacados. Caberia aqui propor uma pesquisa envolvendo todos os setores envolvidos para superarmos os obstáculos ao avanço e crescimento econômico. Os gráficos estão colocados e cabe cada município entender e interferir no processo.

Gráfico Demonstrativo do Rendimento Escolar / 1995
Estado do Espírito Santo

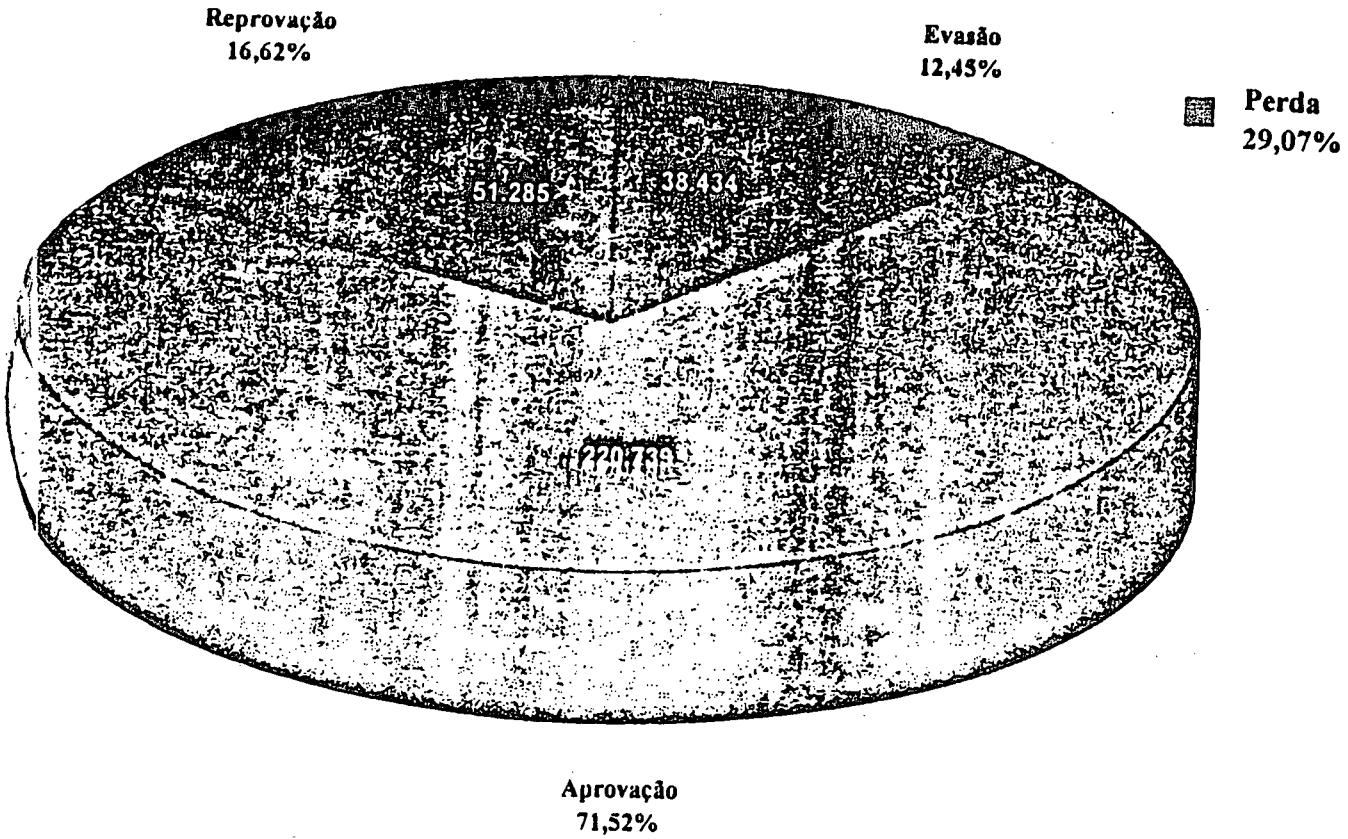


Gráfico Demonstrativo do Rendimento Escolar / 1995
Município de Água Doce do Norte

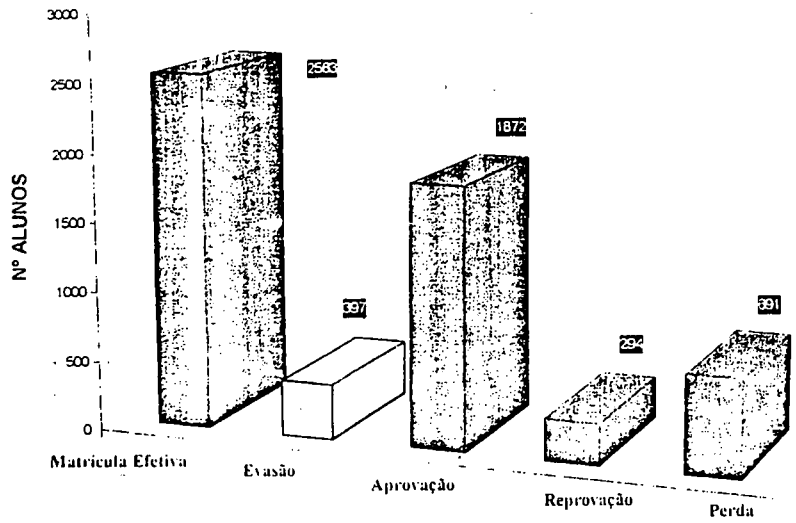


Gráfico Demonstrativo do Rendimento Escolar / 1995
Município de Águia Branca

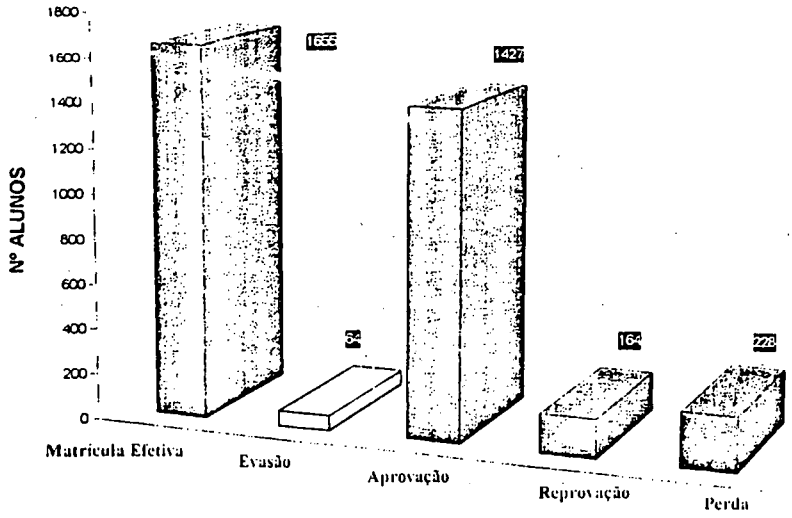


Gráfico Demonstrativo do Rendimento Escolar / 1995
Município de Alto Rio Novo

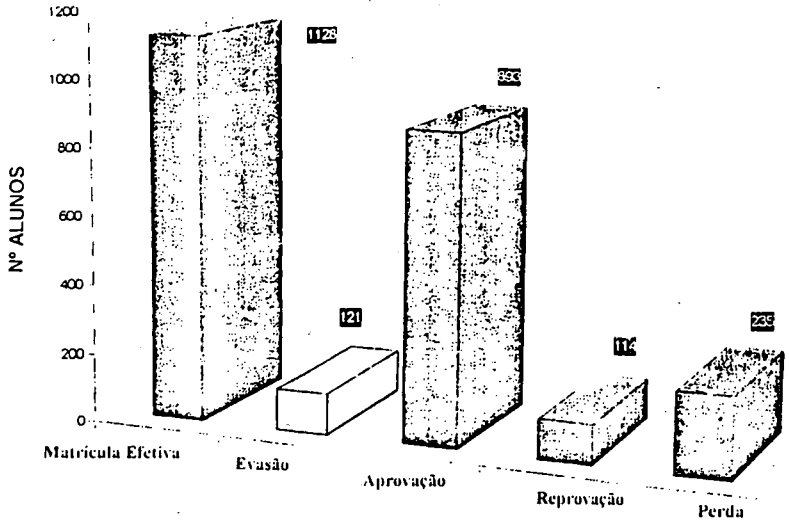


Gráfico Demonstrativo do Rendimento Escolar / 1995
Município de Baixo Guandú

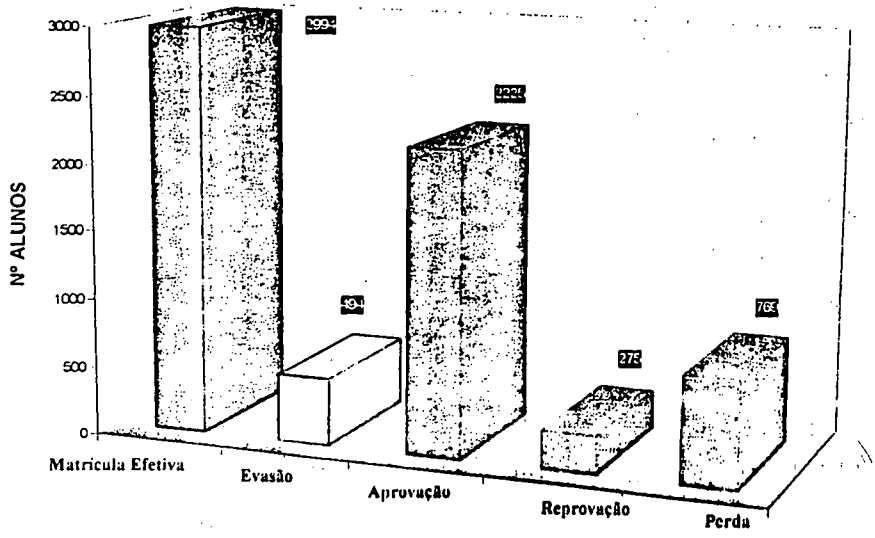


Gráfico Demonstrativo do Rendimento Escolar / 1995
Município de Barra de São Francisco

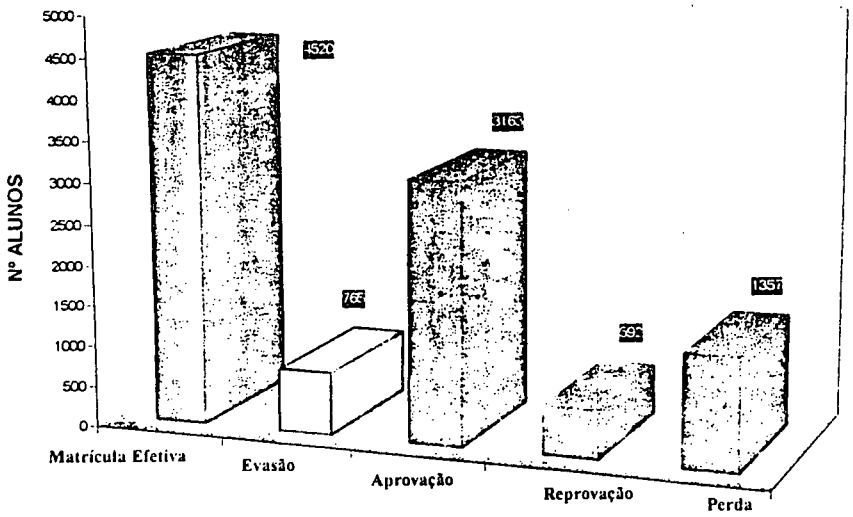


Gráfico Demonstrativo do Rendimento Escolar / 1995
Município de Colatina

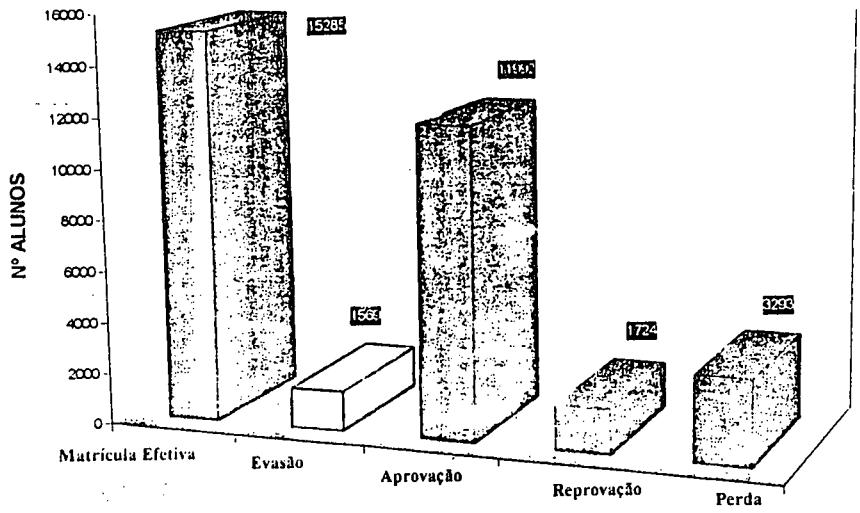


Gráfico Demonstrativo do Rendimento Escolar / 1995
Município de Ecoporanga

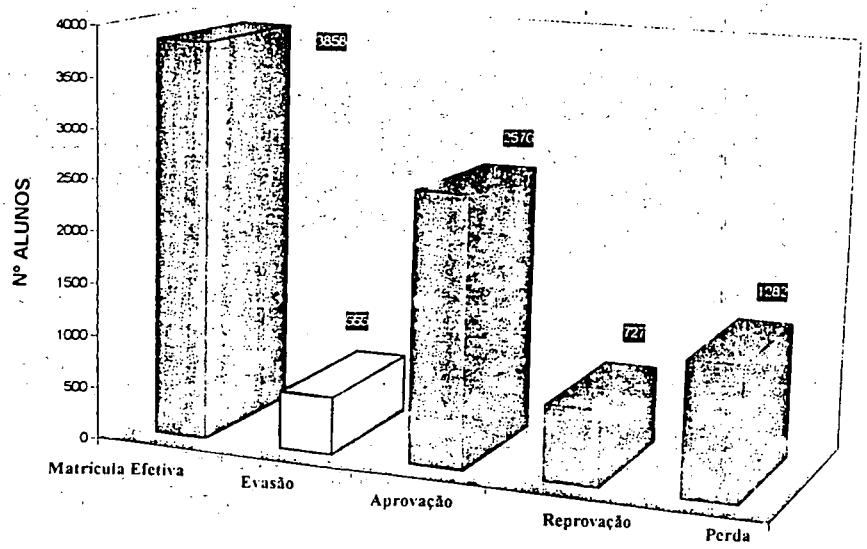


Gráfico Demonstrativo do Rendimento Escolar / 1995
Município de Mantenópolis

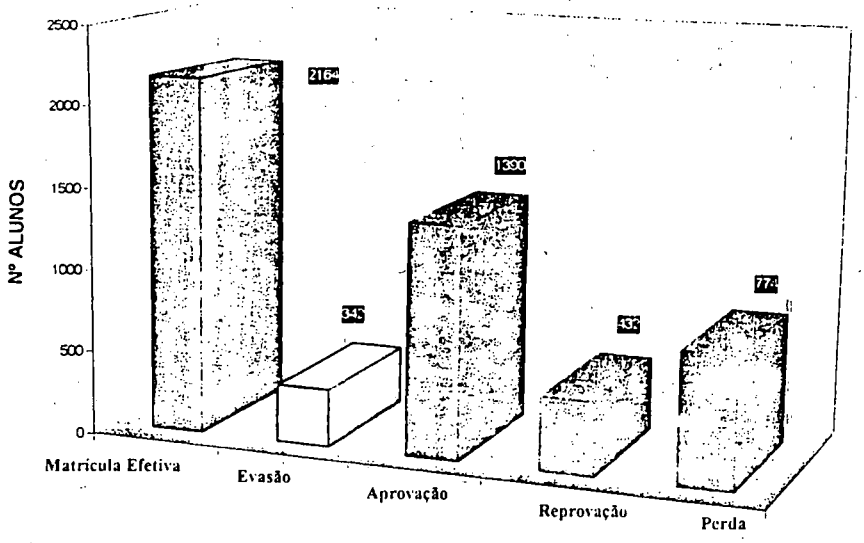


Gráfico Demonstrativo do Rendimento Escolar / 1995
Município de Marilândia

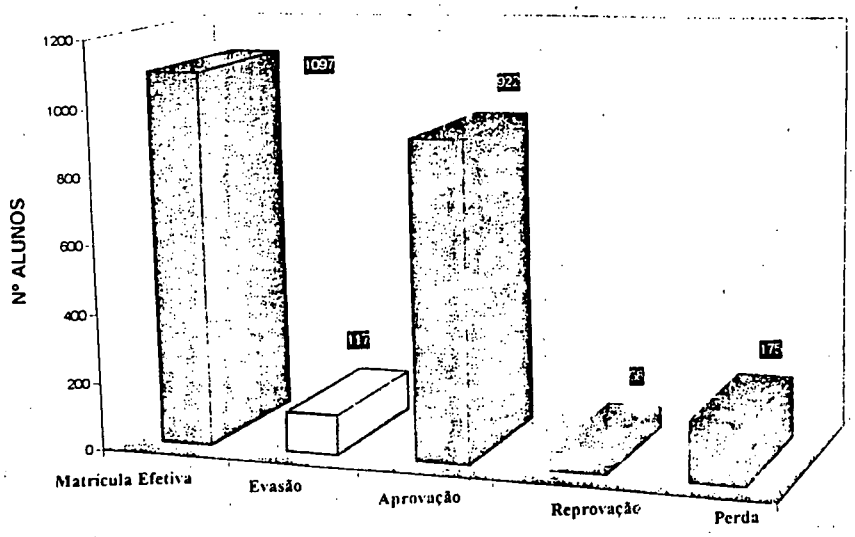


Gráfico Demonstrativo do Rendimento Escolar / 1995
Município de Pancas

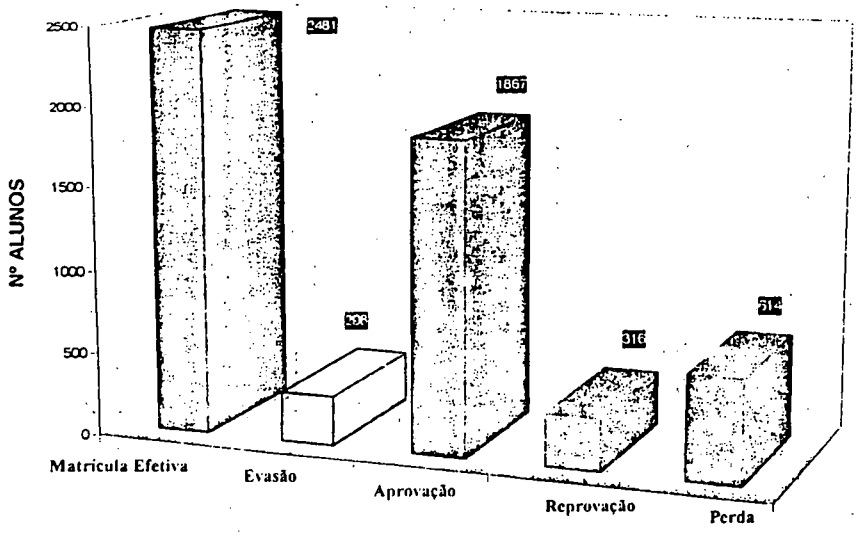


Gráfico Demonstrativo do Rendimento Escolar / 1995
Município de São Domingos do Norte

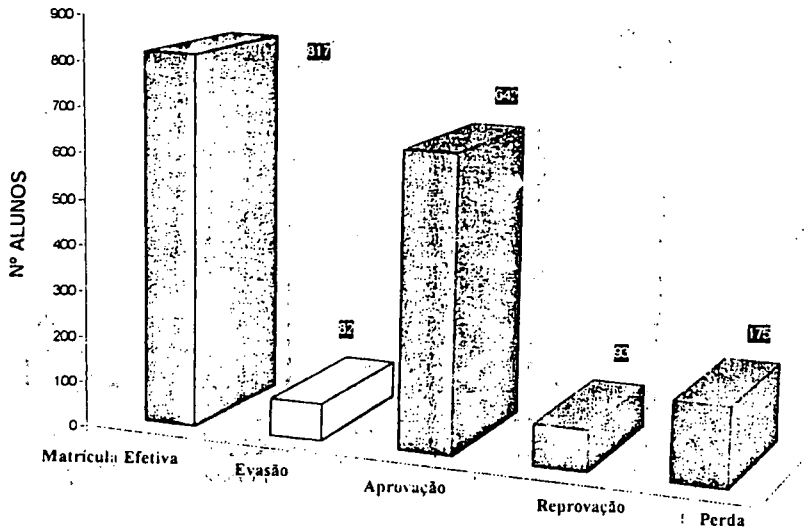
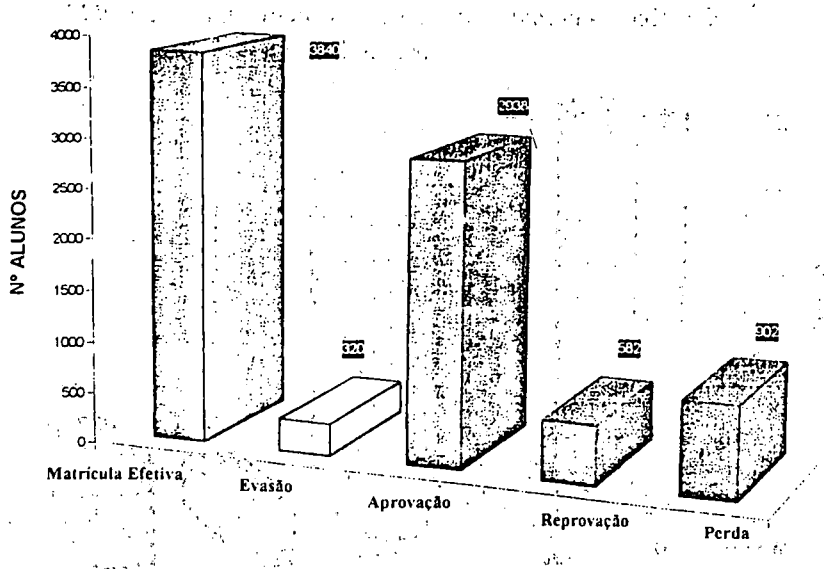


Gráfico Demonstrativo do Rendimento Escolar / 1995
Município de São Gabriel da Palha



SENADO FEDERAL

Senador JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA

ANEXO VII

DOCUMENTOS FORNECIDOS NOS SEMINÁRIOS:

1.DIPLOMAS DO MÉRITO

2.CERTIFICADOS DE PARTICIPAÇÃO

3.CARTÃO DE INSCRIÇÃO E CADASTRAMENTO DE PARTICIPANTES

4.LISTA DE FREQUÊNCIA PARA FINS DE FORNECIMENTO DE CERTIFICADO DE PARTICIPAÇÃO

Ala Senador Filinto Müller, Gabinete nº 3 – Brasília - DF – Telefones: (061) 311-2022/311-2024

SENADO FEDERAL

DIPLOMA

A Comissão do Corredor Centro-leste, do SENADO FEDERAL, confere ao o

diploma do Mérito em

, *em reconhecimento por seu trabalho em prol do processo de desenvolvimento do Estado do Espírito Santo, cumprindo o presente instrumento o dever de estimular personalidades que, na Região dos Cerrados do Brasil, concorrem ao esforço comum dos Estados desta Região para o progresso e o bem-estar de suas Comunidades.*

Domingos Martins (ES), em 04 de Outubro de 1997

Comissão do Corredor Centro-Leste do Senado Federal
Senador José Ignácio Ferreira

Prefeitura Municipal de Domingos Martins
Pedrinho Raul Hoppe

Coordenador Geral do "III Seminário Regional"
Professor Geraldo Vieira Simões Filho

Certificado

II SEMINÁRIO REGIONAL
PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO

A Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação do Senado Federal certifica que o Sr.(a) _____

participou, na condição de _____ do II Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo - Região Sul-Litorânea realizado em Guarapari-ES, no dia 09 de agosto de 1997.

Paulo Sérgio Borges
Prefeito Municipal de Guarapari

Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação
SENADO FEDERAL

Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação
SENADO FEDERAL

Certificado

III SEMINÁRIO REGIONAL
PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO

A Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação do Senado Federal certifica que

participou do III Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo, realizado em Domingos Martins (ES), no dia 04 de outubro de 1997, referente à Região Central-Serrana I do Estado, com a carga horária e temas freqüentados constantes do verso deste certificado.

Pedrinho Raul Hoppe
Prefeito Municipal de Domingos Martins

Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação
SENADO FEDERAL

Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação
SENADO FEDERAL

Certificado

IV SEMINÁRIO REGIONAL
PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO

A Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação do Senado Federal certifica que

participou do IV Seminário Regional para o Desenvolvimento do Espírito Santo, realizado em Santa Tereza (ES), no dia 08 de novembro de 1997, referente à Região Central-Serrana II do Estado, com a carga horária e temas freqüentados constantes do verso deste certificado.

Alcides Sylvestre
Prefeito Municipal de Santa Tereza

Senador José Ignácio Ferreira
Presidente da Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação

Comissão do Corredor Centro-Leste de Exportação
SENADO FEDERAL

Comissão do Corredor Centro-Leste do Senado Federal
Seminários Regionais

Cartão de Inscrição para Emissão de Certificado de Participação

Nome Completo (Legível): _____

_____

Endereço Completo: _____

_____ CEP: _____ CIDADE: _____ UF: ___

Ocupação Profissional: _____ Nascto.: _____

Telefone: _____ Fax: _____

4

COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO LESTE DO SENADO FEDERAL

____ SEMINÁRIO REGIONAL

CARTÃO DE INSCRIÇÃO PARA EMISSÃO DE CERTIFICADO DE PARTICIPAÇÃO

Nome Completo (Legível): ADIR SCHNEIDER COELHO LIMA

Endereço Completo: Av. Rio Branco, 500 /903 - Santa Lúcia

Vitória - E.S.

Cep: 29.055640 Cidade: Vitória UF ES Data de

Nascimento: 18/04/57 Ocupação Profissional: Advogada e Profª Nível Superior

Telefones (Res.) 2248975 / (Coml.): Fax:

COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO LESTE DO SENADO FEDERAL

____ SEMINÁRIO REGIONAL

CARTÃO DE INSCRIÇÃO PARA EMISSÃO DE CERTIFICADO DE PARTICIPAÇÃO

Faculdades Associadas do E... FAESA Campus I - Secretaria ...

Nome Completo (Legível): ADHIR JERONYMO DE ALMEIDA SILVA

Endereço Completo: Rua. JOSÉ NEVES CYPRESTY, 638/APT 102

JARDIM DA PENHA

Cep: 29.060-300 Cidade: VITÓRIA UF ES Data d

Nascimento: 23/05/78 Ocupação Profissional: ESTUDANTE - ESTAGIÁRIO.

Telefones (Res.) (027) 227-2367 / (Coml.): (027) 325-1011 e 310 Fax:

COMISSÃO ESPECIAL E DE INQUÉRITO
Fls. 17 de 1996

COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO LESTE DO SENADO FEDERAL

____ SEMINÁRIO REGIONAL

CARTÃO DE INSCRIÇÃO PARA EMISSÃO DE CERTIFICADO DE PARTICIPAÇÃO

Nome Completo (Legível): ADEMIR DADALTO

Endereço Completo: Augusto Emilio E. Lins, 305 / 404 C
J. Camburi.

Cep: 29.000-000 Cidade: Vitoria UF ES Data de

Nascimento: 28/05/57 Ocupação Profissional: Empresario de Eventos

Telefones (Res.) 3378982 / (Coml.): 9829503. Fax: 3378982

COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO LESTE DO SENADO FEDERAL

____ SEMINÁRIO REGIONAL

CARTÃO DE INSCRIÇÃO PARA EMISSÃO DE CERTIFICADO DE PARTICIPAÇÃO

Faculdades Associadas do Espírito Santo - FAESA Campus I - Secretaria

Nome Completo (Legível): Alexandre Menezes Santos

Endereço Completo: Av. Marcos de Azevedo nº 289/502

Cep: ___.___-___ Cidade: VITÓRIA UF ES Data de

Nascimento 08/08/58 Ocupação Profissional: TÉCNICO EM TRANSAÇÕES IMOBILIÁRIAS

Telefones (Res.) 223 6041 / (Coml.): 322-7127 Fax: ____

COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO LESTE DO SENADO FEDERAL

____ SEMINÁRIO REGIONAL

CARTÃO DE INSCRIÇÃO PARA EMISSÃO DE CERTIFICADO DE PARTICIPAÇÃO

Nome Completo (Legível): Adélia Maria de Souza

Endereço Completo: Av. Espírito Santo, 45 - centro

Cep: 29.285000 Cidade: PIUMA UF ES Data de

Nascimento: 21/12/97 Ocupação Profissional: Publicitária - Consultoria Turística e Ambiental

Telefones (Res.) 975 29 80 / (Coml.): 520 1261 Fax: 520 1261

COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO LESTE DO SENADO FEDERAL

III SEMINÁRIO REGIONAL

CARTÃO DE INSCRIÇÃO PARA EMISSÃO DE CERTIFICADO DE PARTICIPAÇÃO

Nome Completo (Legível): Soleman Szoton

Endereço Completo: Av. Espedito Garcia 48, C. Grande, Cariacica, E. Santo

Cep: 29.146-200 Cidade: Cariacica UF: ES Data d

Nascimento: 09/09/50 Ocupação Profissional: Empresário no Ramo Imobiliá

Telefones (Res.) 226 7594 / (Coml.): 226 5448 Fax: 226 1348

Lista de Presença - IV Seminário Regional / Santa Tereza-ES - 08/11/97

nome completo e legível (não faça rubrica) - procedência - telefone e fax

1. ULLYSSES DO NASCIMENTO - S. LOOP. - 266 1127
2. Daniel Rodrigues Teixeira - S/n/Loop. 266-1103
3. Maria do Carmo Silva Nunes - EAFST 729 3254
4. Sérgio Ribeiro dos Santos EAFST 729-3111 Escola Ag Santa Te
5. Nailson Mendes Silva EAFST 729-3111
6. Carlos A. Fangali de Mattos - EMATER-ES 259 1312
7. Adauta de Fontes Pinto EAFST
8. Mário Pereira Furtado EAFST Santa Teresa -
9. Geraldo Félix da Silva EAFST "
10. Fernando das S. Silva EAFST "
11. Cyprien de Oliveira Reis EAFST "
12. Cícero Gilberto de Souza " "
13. Antônio José Monteiro de Castro - Fs. Pinheiros
14. Magda Sylvestre Peixoto Pereira
15. Rodolfo Berger Vereador Santa Teresa
16. ANTONIO VESCOVI POSSATO - JOÃO NEIVA 261 258
17. Adillon Gonçalves Pinheiro Rep. Deptº Marcus Vicente 061-3185
18. JOÃO MARCO RODRIGUES CUZZUOL - FUNAI 267 1137 2003
19. Vulcanéia Effgen Figueiredo - D. Martins 268 1471 268
20. MARDIN JACOB FILHO - SANTA MARIA JETIBA - 263-1

Lista de Presença - IV Seminário Regional / Santa Tereza-ES - 08/ 11/ 97

nome completo e legível (não faça rubrica) - procedência - telefone e fax

1. [illegible] (Não)
2. Sebastião Siqueira - L. da Terra - 736/213-36
3. Carlos Alberto do Nascimento - St. Leopoldina - 266.1127
4. WANDERLEI ANCELO SAMPAIO SERRA
5. MARCELO VELASCO DE ABREU - L. DA TERRA - 736 1140
6. JOSIMAR GONÇALVES DE OLIVEIRA - REDENÇÃO - PA
7. Ismael Pinto Pires Conceição 226 - 1010 (Não)
8. Evaldo Conceição Silva Ibiraçu E.S. 4
9. Alcino José de Lima Vélo - Nova Venécia - E.S.
10. ROBERTO ALMEIDA DE LIMA - AL
11. Eugênio Penina de Oliveira - E.S.
12. Juliano Zanotti Rogério Marielli E.S.
13. Carlos Antônio Pereira - GO
14. [illegible] Belo Horizonte MG
15. FÁBIO GONÇALVES E.S.
16. Regina Tavares dos Santos M.G.
17. HERMES SILVA DA COSTA - RS
18. Marco da Rosa Sousa - RS
19. Cristiano Moura - RS
20. [illegible]

Lista de Presença - IV Seminário Regional / Santa Tereza-ES - 08/ 11/ 97

nome completo e legível (não faça rubrica) - procedência - telefone e fax

1. Evaldete Pacheco (Vice)
2. Gelciane Ramos Alves
3. Valdirla Casagrande Simões
4. Renata Simon Fernandes
5. José manoel Teodoro Santa Teresa
6. César Augusto Broetto Junior SANTA TERESA
7. Virgínia Bonfim Faria
8. Regina Maria Lorenzoni Duncan Stª Teresa 259111
9. José Antonio Lemos Stª Teresa 259 138
10. Fernando Vicente Colen Ramos
11. José Geraldo Fernandes de Araújo
12.
13.
14.
15.
16.
17.
18.
19.
20.

1 - FÁBIO MARCHESIZ, TEL 7224498
2 - Ilan Jantsuni 264-2844
3 - A[illegible] ARIALAN GOMES 371-1385
4 - Geizieli Tavarini 371.0197
5 - Michella Bastos Depiante 721.3265
6 - Cláudio Fiorat 721-3121
7 - Alexsis Rodrigues de Freitas 223-5492
8 - [illegible] 2272260
9 - Roberta Maria Higgino 227-5926
10 - Edmundo PENNA 7224582 721.1254
11 - [illegible] 2275316/2255210
12 - Aminthas Loureiro Jr. 982-2026
13 - Rosany Scarpati Liguetti 7225563
14 - [illegible] Sérgio Tedoloti 7225000
15 - Mariana P. Encarnação 329.4638
16 - GENESIO C. ENCARNAÇÃO JR. 3294633
17 - Jane Ribeiro 9895401
18 - José Rodrigues dos Santos 250 2233
19 - Marcelo Martins Barreto 2223638
20 - [illegible] 3598717
21 - [illegible] 325-4348/9836173
22 - [illegible] 223-1506
23 - Charley Pinas Ilxima
24 - Paulo [illegible] 0419795570
25 - Marinalva Matheus 041-979-85-20
26 - [illegible] 722 1253
27 - Paulo Roberto [illegible] 7271406
28 - [illegible] 221964
29 - Ilson José Fonseca dos Santos (027) 745-3101-3111

30 - [illegible] Ramos Peixoto Montenegro 725-1136
31 - Carlos Patrocínio SEC AUX. DIR. Montenegro
32 - Walter De Faria 061 322 9853
33 - [illegible] King Lula R. de Deus 250 2233 ✓
34 - [illegible] 321-3236
35 - [illegible]
36 - José Antonio Brunatti
37 - Dilo José Rezende Tardin - 721760
38 - [illegible]
39 - [illegible] 325 4203
40 - Antonio José de Souza 722 3573
41 - [illegible]
42 - Giovanni Carlo Zanatta Fontes 722 5064
43 - Erick De Oliveira 727 1609
44 - [illegible]
45 - Paulo Capriano 223 8773
46 - Arthur A. Coutinho ✓ 722-2211
47 - Vera Cruz Oliveira - 742-1233
48 - [illegible] 322-7665
49 - [illegible] 225-0211
50 - [illegible] 10-1555
51 - José Carlos Moreira 722 5441
52 - [illegible]
53 - Hilário T. de Oliveira 727 1762
54 - Francisco Pinheiro 971-4420
55 - Arnaldo Arruda de Oliveira 227-3439
56 - Eclair Teixeira Lanza 298 7716
57 - João Bosco Pedrotti 722 5000

58 - Hamilton Campos 720.1427
59 - Carlos Schmidt 770 1127
60 - Alberico M. Queiroz - Aeroviário 715 3º. 1. pujiti
61 - Flavio Santos Belinaz 9892441
62 - Tania Teodoro 722-4007
63 - LANDULPHO LINZ 7223570
64 - JOSE MARIA DE SOUZA 75.1255
65 - MILTON SCHMIDT 755-1106
66 - [illegible] 722 [illegible]

64 - [illegible] 322 [illegible]
68 - [illegible] 722 [illegible]
69 - Dari Heinrich 9874319
70 - MARCUS COUTINHO 7221077
71 - GENILDO MACIEL 9895566
72 - Joacyr Santana (9816590)
73 - Jones C. Carvalho (9721886)
74 - ANTONIO MARCOS ALECRIM DE SOUZA 3264924
75 - Reinaldo Nunes de Souza 2268405
76 - [illegible] 9 Irineu Luiz Zolet 9781440
77 - 7220111
78 - Banco Sudameris (021) 325-3839 / 225-5532
79 - (011) 3230561 / 581 5010
80 - Angelina [illegible] 7223225 - Colatina
81 - Simone A. Calicri ✓ 721-1177 (trab.)
82 -
83 -
84 -
85 -

86.
87.
88.
89.
90.
91.
92.
93.
94.
95.
96.
97.
98.
99.

ASSINATURA E TELEFONE

1. Maria da Paz Alves da Silva 12/3/1992016
2. José Geraldo Martins Reis - 250.2412.
3. Maria Emília Miranda ✓ - 2270350 (027)
4. Rogério Siqueira Campos ✓ - 3490767
5. Paulo Pereira [illegible] 222-2925
6. Lyana Botelho O GAZETA 722-2878
7. Claudio Pinto da Silveira TRE ALMEIDA 722 2998
8. Wagner Reis e Silva ✓ 7224253
9. Ophir Mamcathi 727-1743
10. Judas Cava 727-1478
11. DJAIR O. CASSARO 727 1480.
12. Roberto Mauro Moura ✓ 745-3111
13. Charles Fonseca Campos ✓ 745-3111

19 - ANTONIO ANTONIO SANTOS DUARTE 335-5771
15 - José Adolfo [illegible] 987-4066
16 - Wanilda David Vago 322 4792
17 - Walter [illegible]
18 - [illegible] 331-5503
19 - Sandra Helena [illegible] 722.5563
20 - Delza Ferreira de Souza 7225696/9872594
21 - [illegible]
22 - [illegible] 722.2505
23 - [illegible] 987 3180
24 - [illegible] 987 2215
25 - José J. Giacomin 200 7996
26 - RICHARD MOREIRA 992 7464
27 - [illegible] 2256760
28 - [illegible] 722 37 55
29 - [illegible] 745-1123
30 - [illegible] 722-2313
31 - Arnaldo Nascimento Costa 722 3686
32 - [illegible] 722 3686
33 - [illegible] 329 25 69

34 - [illegible] 227-3426
35 - [illegible] 721 3737
36 - [illegible] 722.3449
37 - [illegible] 755.1255
38 - [illegible] 755 11 01 755-1255
39 - [illegible] 745-1282
40 - [illegible] 421225
41 - [illegible] 3953646

42 - [illegible] V
43 - João Carlos Juliatti Tel - 7272392
44 - Vitória Elizabeth Uratel Fraga 229 5357
45 - [illegible] Eval Cavalcanti 722.1000
46 - Fydio A. Coutinho 722 2211
47 - Orlando Zanoni 722 4050
48 - [illegible] 727-2570
49 - Maria Brígida [illegible] 227 6083
50 - José Tadeu Maximo 722 2859
51 - Marinez Duarte 222-8484
52 - Jonas Lago V 722 2335
53 - [illegible] 722 5443
54 - MARIO Pinto 722.5997
55 - [illegible] 326 4924
56 - Henrique Macedo 721 0485
57 - Juliana Isidoro 721 2316
58 - Adelson Salvador 752 2294
59 - Beatriz Ventura Pasteglioni 971 7312
60 - Ricardo de Almeida Jornal Canal Direto 721 1322
61 -
62 -
63 -
64 -
65 -
66 -

COMISSÃO DO CORREDOR CENTRO LESTE DO SENADO FEDERAL

_____ SEMINÁRIO REGIONAL

LISTA DE PRESENÇA POR MUNICÍPIO

Nome Completo (Legível): _____

Endereço Completo: _____

_____

Cep: ____.____-____ **Cidade:** _____ **UF** ____ **Data de**

Nascimento: ___/___/___ **Ocupação Profissional:** _____

Telefones (Res.) _____ **/ (Coml.):** _____ **Fax:** _____

Nome Completo (Legível): _____

Endereço Completo: _____

_____

Cep: ____.____-____ **Cidade:** _____ **UF** ____ **Data de**

Nascimento: ___/___/___ **Ocupação Profissional:** _____

Telefones (Res.) _____ **/ (Coml.):** _____ **Fax:** _____

Nome Completo (Legível): _____

Endereço Completo: _____

_____

Cep: ____.____-____ **Cidade:** _____ **UF** ____ **Data de**

Nascimento: ___/___/___ **Ocupação Profissional:** _____

Telefones (Res.) _____ **/ (Coml.):** _____ **Fax:** _____

Nome Completo (Legível): _____

Endereço Completo: _____

_____

Cep: ____.____-____ **Cidade:** _____ **UF** ____ **Data de**

Nascimento: ___/___/___ **Ocupação Profissional:** _____

Telefones (Res.) _____ **/ (Coml.):** _____ **Fax:** _____

SENADO FEDERAL

Senador JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA

ANEXO VIII

DIVERSOS:

1. PAUTAS DE REUNIÕES DE ORGANIZAÇÃO DE CADA UM DOS SEMINÁRIOS REGIONAIS

2. MAPAS DE DIVISÃO REGIONAL DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO PARA FINS DO PROJETO

3. ILUSTRAÇÃO COMPUTADORIZADA PARA COMPOSIÇÃO DE PUBLICIDADE DO PROJETO

4. ATAS E RELATÓRIOS DE REUNIÕES DE ORGANIZAÇÃO DOS SEMINÁRIOS REGIONAIS

5. MODELOS DE AGRADECIMENTOS

6. MODELOS DE QUESTÕES FORMULADAS POR ESCRITO NOS DEBATES

PAUTA DA REUNIÃO DA COORDENAÇÃO DE PROJETOS ESPECIAIS DO GABINETEDO SENADOR JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA COM OS SENHORES SECRETÁRIOS MUNICIPAIS DE PLANEJAMENTO

REGIÃO: _____

PARTICIPANTES: EXMOS. SRS. PREFEITO MUNICIPAL E SECRETÁRIO MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO DO MUNICÍPIO DE COLATINA COM OS DRS. GERALDO VIEIRA SIMÕES FILHO E LÉZIO SATLHER E O SR. PAULO CÉZAR DUTRA.

HORA	ASSUNTO	RESULTADO
09:00	Abertura da Reunião, com identificação da Coordenação e do Projeto Seminários Regionais com a distribuição de material.	
09:05	Demonstração do Projeto e Definição das participações dos Municípios da Região.	
09:20	Definição do Apoio Material de Colatina ao I Seminário: - Refeição dos Participantes - Sistema de Som - Sistema de Segurança - Instalações do Iate Clube - Serviços de Auditório - Mobilização de Agentes e Órgãos Públicos - Mobilização de Entidades Privadas e Profissionais - Instalações de Equipamentos de Informática e Similares - Divulgação de Folhetos e Cartazes - Diversos.	
09:40	Definição da Coordenação Regional em Colatina (Secretário Municipal de Planejamento do Município).	
09:50	Encerramento.	

III REUNIÃO PREPARATÓRIA PARA O II SEMINÁRIO DO DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO SUL LITORÂNEA DO ESPÍRITO SANTO

PRESENTES

Prof. GERALDO VIEIRA SIMÕES FILHOS (Coordenação - Vitória)

Dr. ADEMIR JOÃO CORREA (Coordenação - Vitória)

Engº ALFREDO COELHO FONTES (Chefe de Gabinete - Guarapari)

Téc. PAULO HUDSON OASKES (Marataízes)

Prof. JOSÉ PAULO VIEIRA (Marataízes)

VANDERLI COMÉTTI (Coordenação - Vitória)

ANTONINO SIMÕES DE CAMPOS (Assessoria de Comunicação Social/Planejamento - Piúma)

EDUARDO MACHADO SANTANA (Secretário de Administração - Marataízes)

ALEXANDRE S. CADAXA (Secretário de Obras e Serviços Urbanos - Marataízes)

SUELI MATTOS DE SOUZA (Diretor de Projetos Especiais - Secretaria de Planejamento - Vila Velha)

GERALDO VIEIRA SIMÕES FILHO (Coordenação do "II Seminário Regional para o Desenvolvimento do ES)

JEFFERSON LORENCINI GOZANI (Secretário de Turismo - Anchieta)

BALBINA PEREIRA FONTES (Secretária Executiva da Comissão Organizadora IV Centenário - Prefeitura Municipal de Anchieta)

4a. Reunião Executiva - 31 de julho de 1997 - Guarapari

"II Seminário Regional para o Desenvolvimentodo Espírito Santo "

Participantes: Representantes dos Municípios da Região Sul-Litorânea, Coordenação do Projeto "Seminários Regionais "

Pauta de Assuntos :

1. Identificação dos participantes e distribuição dos materiais de divulgação do Seminário

2. Informe sobre a reunião dos líderes dos Municípios da Região Sul-Litorânea com o Senador José Ignácio Ferreira em 9.8.97

3. Confirmação dos participantes com "stands":
   - Municípios
   - entidades

4. Programação do dia 9 de agosto de 1997

5. Presença do Dr. Fernando Catão, Secretário a Presidência da República para Políticas Regionais, em Vitória, no dia 8.8.97

6. Listagem de inscrições por Município da Região

7. Avaliação das alternativas de auditório para o Seminário

8. Manual de Orientação sobre os trabalhos nos Painéis

9. Palavra franca

VI REUNIÃO EXECUTIVA - III SEMINÁRIO REGIONAL - DOMINGOS MARTINS

Pauta de Assuntos

1. Identificação dos presentes

2. Listagens dos Municípios (inscritos)

3. Documento de Domingos Martins

4. "Stands" Municipais e outros/ Manual dos Municipios

5. Ordem do dia: (a) Homenageados, (b) Natércia Lopes e Bandas, (c) Participação de autoridades fora da programação, (d) idem, debatedores da Mesa, (e) Participação do Prefeito da sede do Seminário e outros Prefeitos

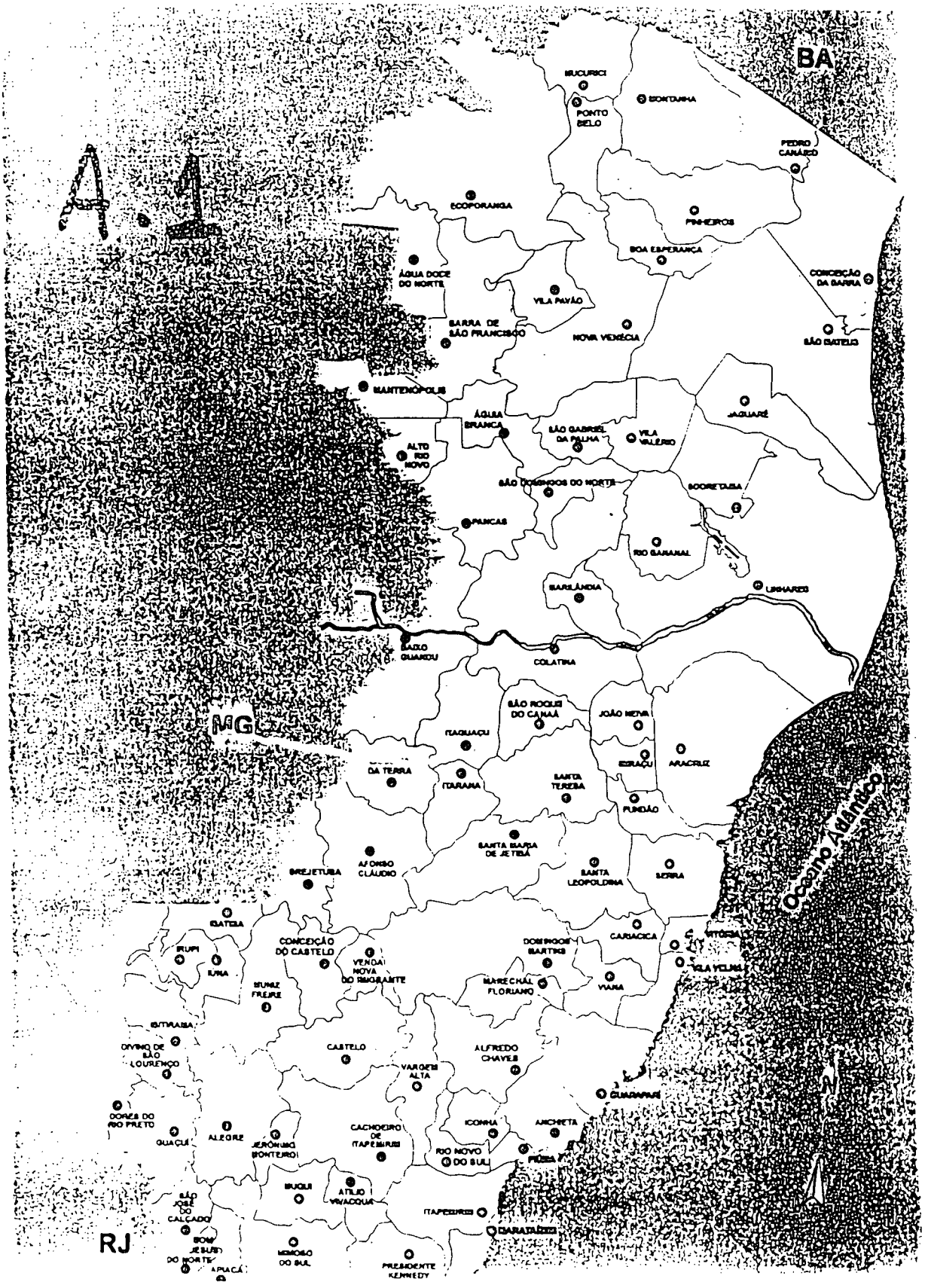
6. Gravação de vídeo em Municípios (definir)

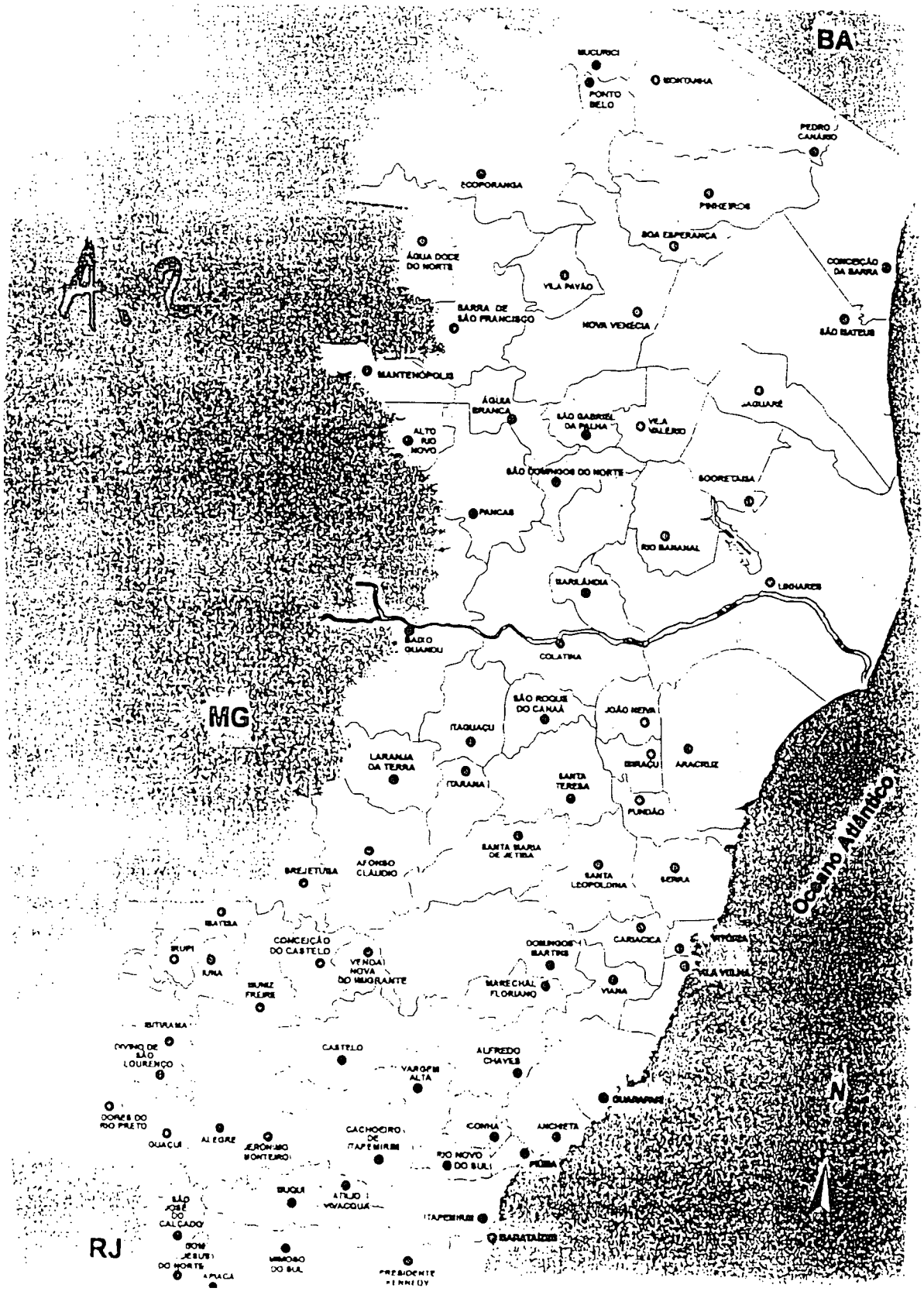
7. Cartazes e "folders": (a) esclarecer, (b) distribuir por quotas já definidas, (c) entrega dos "folders" provisórios

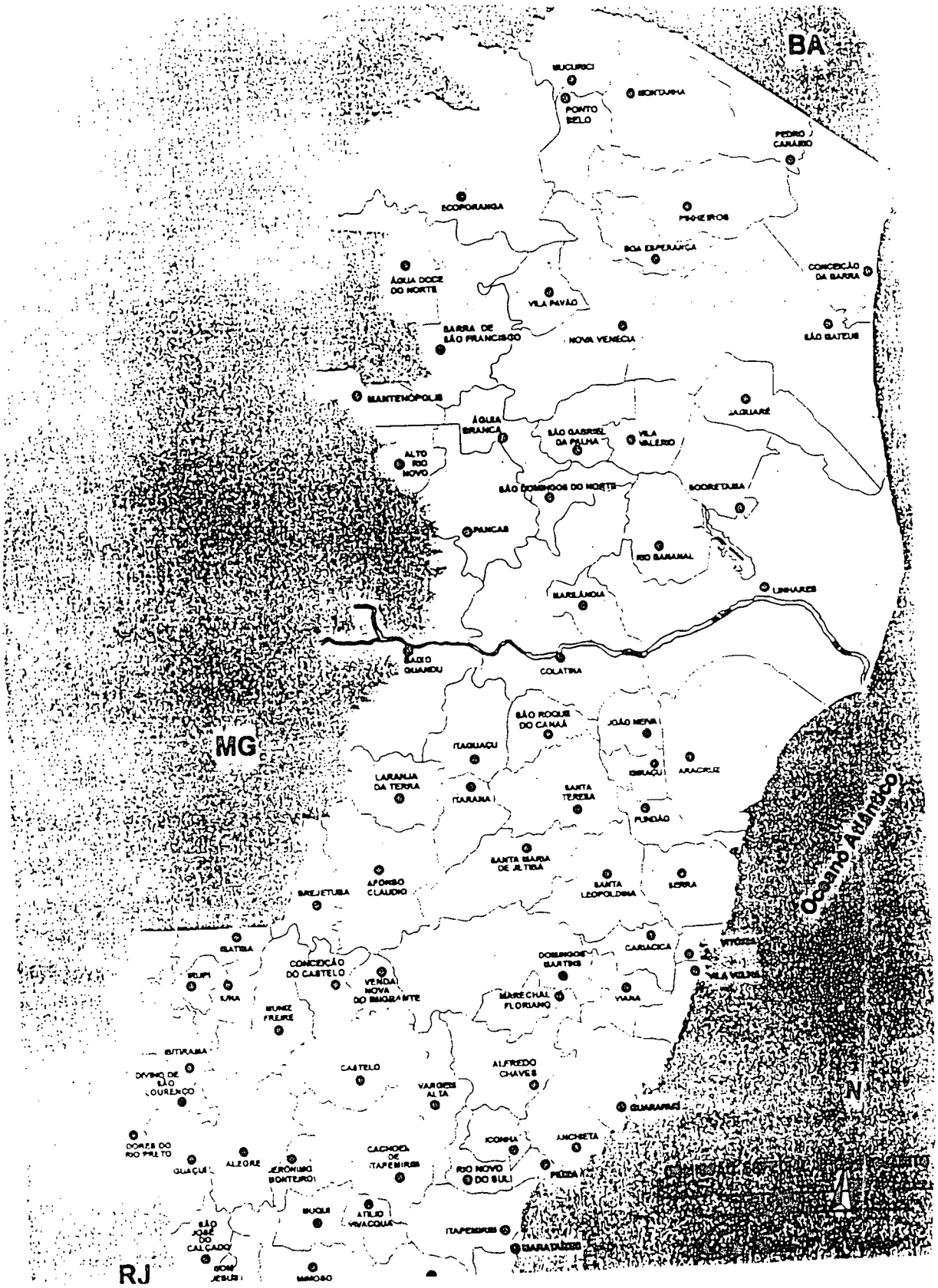
8. Municípios faltantes

9. IV Seminário Regional em Santa Tereza

10. Palavra franqueada.


BA
MG
RJ
Oceano Atlântico
MUCURICI
PONTO BELO
EBENEZER
PEDRO CANÁRIO
ECOPORANGA
PINHEIROS
BOA ESPERANÇA
CONCEIÇÃO DA BARRA
ÁGUA DOCE DO NORTE
VILA PAVÃO
BARRA DE SÃO FRANCISCO
NOVA VENÉCIA
SÃO MATEUS
MANTENÓPOLIS
ÁGUIA BRANCA
SÃO GABRIEL DA PALHA
VILA VALÉRIO
JAGUARÉ
ALTO RIO NOVO
SÃO DOMINGOS DO NORTE
BOOM DESTINO
PINHAL
RIO BANANAL
BARRA DE SÃO MANUEL
LINHARES
BARRA DE SÃO FRANCISCO
COLATINA
SÃO ROQUE DO CANAÃ
JOÃO NEIVA
ITAGUAÇU
ARACRUZ
DA TERRA
ITARANA
SANTA TERESA
FUNDÃO
SANTA MARIA DE JETIBÁ
AFONSO CLÁUDIO
BREJETUBA
SANTA LEOPOLDINA
SERRA
DOMINGOS MARTINS
CARIACICA
VITÓRIA
VILA VELHA
VIANA
MARECHAL FLORIANO
VENDA NOVA DO IMIGRANTE
CONCEIÇÃO DO CASTELO
IBIRAÇU
IRÚNA
STUDART FREIRE
CASTELO
ALFREDO CHAVES
VARGEM ALTA
GUARAPARI
ICONHA
ANCHIETA
PIÚMA
RIO NOVO DO SUL
CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM
JERÔNIMO MONTEIRO
ALEGRE
GUAÇUÍ
ATILIO VIVACQUA
BRAGUI
ITAPEMIRIM
MARATAÍZES
PRESIDENTE KENNEDY
MIMOSO DO SUL
APIACÁ
BOM JESUS DO NORTE
SÃO JOSÉ DO CALÇADO
DORES DO RIO PRETO
DIVINO DE SÃO LOURENÇO
GUAÇUÍ


BA
MG
RJ
Oceano Atlântico
N
MUCURICI
PONTO BELO
BOA ESPERANÇA
PEDRO CANÁRIO
ÁGUIA DOCE DO NORTE
VILA PAVÃO
BARRA DE SÃO FRANCISCO
NOVA VENÉCIA
CONCEIÇÃO DA BARRA
SÃO MATEUS
MANTENÓPOLIS
ÁGUIA BRANCA
SÃO GABRIEL DA PALHA
VILA VALÉRIO
JAGUARÉ
ALTO RIO NOVO
SÃO DOMINGOS DO NORTE
SOORETAMA
PANCAS
RIO BANANAL
BARRA LÂNDIA
LINHARES
BAIXO GUANDU
COLATINA
SÃO ROQUE DO CANAÃ
JOÃO NEIVA
ITAGUAÇU
ARACRUZ
LARANJA DA TERRA
ITARANA
SANTA TERESA
ESPLANADA
FUNDÃO
SANTA MARIA DE JETIBÁ
AFONSO CLÁUDIO
BREJETUBA
SANTA LEOPOLDINA
SERRA
DOMINGOS MARTINS
CARIACICA
VITÓRIA
VILA VELHA
CONCEIÇÃO DO CASTELO
VENDA NOVA DO IMIGRANTE
MARECHAL FLORIANO
VIANA
CASTELO
ALFREDO CHAVES
VARGEM ALTA
GUARAPARI
ANCHIETA
ICONHA
PIÚMA
RIO NOVO DO SUL
CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM
ITAPEMIRIM
MARATAÍZES
ATÍLIO VIVACQUA
PRESIDENTE KENNEDY


BA
MG
RJ
Oceano Atlântico
MUCURICI
PONTO BELO
MONTANHA
PEDRO CANÁRIO
ECOPORANGA
PINHEIROS
BOA ESPERANÇA
CONCEIÇÃO DA BARRA
ÁGUA DOCE DO NORTE
VILA PAVÃO
BARRA DE SÃO FRANCISCO
NOVA VENÉCIA
SÃO MATEUS
MANTENÓPOLIS
JAGUARÉ
ÁGUIA BRANCA
SÃO GABRIEL DA PALHA
VILA VALERIO
ALTO RIO NOVO
SÃO DOMINGOS DO NORTE
BOOCATUBA
PANCAS
RIO BANANAL
LINHARES
BARRA DE SÃO FRANCISCO
COLATINA
SÃO ROQUE DO CANAÃ
JOÃO NEIVA
ITAGUAÇU
ARACRUZ
LARANJA DA TERRA
ITARANA
SANTA TERESA
FUNDÃO
SANTA MARIA DE JETIBÁ
AFONSO CLÁUDIO
BREJETUBA
SANTA LEOPOLDINA
SERRA
GUARAPARI
VILA VELHA
VIANA
CASTELO
ALFREDO CHAVES
ANCHIETA
PIÚMA
ITAPEMIRIM
MARATAÍZES

SENADO FEDERAL

Senador JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA

II REUNIÃO EXECUTIVA - DIA 20 - 08 - 97
LOCAL : PREFEITURA MUNICIPAL DE DOMINGOS MARTINS

OBJETO: "III SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLBIMENTO DO ESPÍRITO SANTO", EM DOMINGOS MARTINS

1. Identificação dos participantes e designação de secretaria da reunião;

2. Palavra do Prefeito Municipal de Domingos Martins, abrindo a reunião e retirando-se a seguir;

3. Pauta de Assuntos:

3.1. Exposição sobre o Projeto (pastas para cada Município, endereçadas ao Prefeito respectivo) e sobre o III Seminário, pelo Coordenador do Projeto, Prof. Geraldo Vieira Simões Filho, Calendário de reuniões;

3.2. Avaliação da programação prevista e sua divulgação / designação da cada Secretário Municipal de Turismo / Administração / Planejamento de cada Município como Coordenador local (definir) / designação da Secretária de Turismo de Domingos Martins, como Coordenadora Regional;

3.3. Listas de Vereadores e Secretários Municipais por Município;

3.4. Providências: determinação do local do evento e da ocupação de sua área: a) Ginásio de Esportes (Seminário), (b) do Ginásio ("stands" municipais e outros), (c) salas de apoio (2: uma para para a Coordenação e uma para o Senador José Ignácio Ferreira e autoridades reunirem-se, conforme agenda)

- pernoite em Domingos Martins / Hotel Imperador: definir;

- regime de inscrições em cada Município (listas parciais + lista final) e em Domingos Martins;

- atendimento aos participantes: guias de Guarapari + UVV + FTG + Domingos Martins (deslocamento e estadia, uniformização e coordenação) / crachás (definir);

- pastas de material / "folder" turístico (definir)

- vídeos e painéis de fotos por Municípios;

- "coffee break" e almoço geral

- descontos em Hotel e restaurante para inscritos;

- atendimento médico e segurança do Seminário;

- sonorização / retroprojetor/quadro de aula;

- formulários para debates e inscrição de debatedores

- fichas de inscrição

- extensão da reunião aos Municípios da Região Central Serrana II e vice versa;

- listagem de ***personalidades convidáveis*** por Município;

- organização do Ginásio:

- entrada no complexo;

- entrada no recinto dos debates;

- disposição de 600 cadeiras;

◆ estrado e mesa dos trabalhos ;

◆ telão / câmara de vídeo;

◆ fechamento da entrada da rua;

- organização do "coffee break" e do almoço:

◆ na área do pátio;

◆ café + água + biscoito desde 8,00 horas;

◆ suco + biscoito + bolos no "Coffee break" + leite + café + chocolate: 11,30;

◆ cardápio do almoço: (a) macarronada ao suco com queijo e polenta (em fatias,fritas, e pastosa), (b) vinhos da região; (c) sub-produtos de milho; (d) frutas e doces caseiros como sobremesa;

◆ serviço à americana;

- regime de despesas por Município para cada delegação de autoridades e convidados (a juízo de cada Municipalidade);

- faixas no Ginásio e na entrada de Domingos Martins

- brindes a: (a) autoridades e (b) participantes (Constituições, camisetas de Anchieta - ver com o Senador, etc);

- fitas de vídeo e texto dos Seminários aos Municípios da Região I e II)

- reunião com Prefeitos da Região (I e II) em 13.09.97 com o Senador;

- reunião de Prefeitos da Região e Presidentes de Câmara em 20.09.97, à tarde, ao encerramento: Carta da Região;

- ônibus para inscritos em Vitória (Vitória e Vila Velha).

Senador JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA

Ata da 1ª Reunião de Domingos Martins

"III SEMINÁRIO REGIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO"

REGIÃO CENTRAL-SERRANA-I

SEDE: MUNICÍPIO DE DOMINGOS MARTINS

PRIMEIRA REUNIÃO EXECUTIVA - 15 DE AGOSTO DE 1.997

PARTICIPANTES:

PEDRINHO RAUL HOPPE - PREFEITO MUNICIPAL
DIOMEDES MARIA CALIMAN BERGER - SECR. MUNIC. TURISMO
PROF. GERALDO VIEIRA SIMÕES FILHO - COORD. GERAL DO PROJETO
ADEMIR JOÃO CORRÊA - COORDENADOR

E NUM SEGUNDO MOMENTO OS SRS.
JOEL GUILHERME VELTEN SECRET. MUNIC. FINANÇAS E
LEONARDO BARTH SECRET. MUNIC. DA EDUCAÇÃO E ESPORTES

O PROF. GERALDO FEZ A ENTREGA FORMAL DA ÍNTEGRA DO PROJETO AO EXMO. SR. PREFEITO PEDRINHO HOPPE, BEM COMO O CONVITE FORMULADO PELO SENADOR JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA, ALEM DA MATRIZ ORIGINAL DO FOLDER DO EVENTO, RESSALTANDO O APOIO RECEBIDO DA PREFEITURA DE GUARAPARI, ONDE INCLUSIVE, FORAM LISTADOS MAIS DE 400 NOMES DE EMPRESAS/PROFISSIONAIS LIBERAIS/EMPRESAS FILIADAS AO SINDICATO DA CONSTRUÇÃO CIVIL, CONTACTADOS MAIS DE 300 ALUNOS DA FACULDADE DE TURISMO, ETC.
ENFATIZOU QUE MAIS DE 1300 CONVITES FORAM ENVIADOS POR BRASÍLIA E QUE, MANTIDADAS ESTAS EXPECTATIVAS, ESTIMA-SE ENTRE 600 E 700 PARTICIPANTES EM D. MARTINS.

OS "FOLDER'S" E CARTAZES SERÃO REMETIDOS À COORDENAÇÃO DE D. MARTINS, TÃO LOGO A GRÁFICA DO SENADO REMETA PARA VITÓRIA.
PRÓXIMA REUNIÃO NO GAB. DO PREFEITO DIA 20/08/97 15:00HS.
SECRETÁRIA DIOMEDES CONVIDARÁ PREFEITOS DOS MUNIC. QUE INTEGRAM A REGIÃO, ALEM DE UM CONVITE ESPECIAL À PREF. MUNIC. DE VARGEM ALTA POR SOLICITAÇÃO DO PREF. PEDRINHO.
FORAM AVALIADAS ALTERNATIVAS PARA ESCOLHA DO LOCAL, PREVALECENDO COMO IDEAL O GINÁSIO MUNICIPAL ANEXO À ESCOLA .
FOI COLOCADA A NECESSIDADE DE MOVIMENTAR AS LIDERANÇAS POLÍTICAS , ECONÔMICAS, PROF. LIBERAIS, DIRIGENTES, LÍDERES COMUNITÁRIOS,REPRESENTANTESDOEXECUTIVO/LEGISLATIVO/JUDICIÁRIO DA REGIÃO, LISTANDO POR MUNICÍPIO PARA EFEITO DE SE FORMULAR CONVITES, À EXEMPLO DE GUÁRAPARI, PELA PRÓPRIA MUNICIPALIDADE E PELO PROJETO ATRAVES DO SENADOR JOSÉ IGNÁCIO.
PRESENÇAS DE CONVIDADOS ESPECIAIS COMO MINISTRO GUSTAVO KRAUSE DO MEIO-AMBIENTE, DO GOV. DO ESTADO DR. VITOR BUAIZ. ROSE DE FREITAS DA EMBRATUR E POR INDICAÇÃO DO PREF. PEDRINHO A COORDENAÇÃO CONVIDARÁ DR. ELIEZER BATISTA.
HOSPEDAGEM PARA OS CONVIDADOS/COORDENADORES, SERÁ PROVIDENCIADO PELA MUNICIPALIDADE, 15 APTOS. COM 01 (UMA) DIÁRIA E RESERVA DE 03 (TRÊS) APTOS. COM 02 (DUAS) DIÁRIAS, ALEM DE UM CAFÉ REFORÇADO (COFFE BREACK) E ALMOÇO DE CONFRATERNIZAÇÃO.
NA PRÓXIMA REUNIÃO PREVISTA PARA O DIA 20/08/97, SERÁ FEITA UMA PAUTA DE ASSUNTOS MAIS ABRANGENTES E NECESSÁRIOS A REALIZAÇÃO DO EVENTO.
FICA POR CONTA DA COORDENAÇÃO/VITÓRIA PROVIDENCIAR JUNTO AO SENADO FEDERAL A COMPOSIÇÃO GRÁFICA DO MATERIAL PROMOCIONAL DA SECR.MUNIC.TURISMO D. MARTINS, QUE D. DIOMEDES PRODUZIU PARA DIVULGAÇÃO.
O EXMO. SR. PREFEITO PEDRINHO HOPPE, AGRADECEU A DISTINÇÃO DO CONVITE DO SENADOR, ACEITOU COORDENAR E APOIAR O EVENTO PELOS SEUS SECRETÁRIOS.
A SRA. SECRETÁRIA MUNICIPAL DE TURISMO, D. DIOMEDES CALIMAN BERGER, ENCERRANDO O ENCONTRO, ACEITOU O DESAFIO, PROMETENDO AO PREFEITO TODO EMPENHO DE SUA PARTE.
SEGUIU-SE VISITA ÀS INSTALAÇÕES DO GINÁSIO, ACOMPANHADO PELO SR. SECRETÁRIO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO.

RELATÓRIO DA REUNIÃO DIA 16/07/97 (QUARTA FEIRA NA PREF. MUNIC. DE GUARAPARI

PARTICIPANTES - (REGIÃO SUL-LITORÂNEA) II SEMINÁRIO:

PROF. GERALDO VIEIRA SIMÕES FILHO - COORD. GERAL
DR. ALFREDO COELHO FONTES - PMG
DR. MÁRIO PETROCCHI - UVV - CURSO DE TURISMO
VANDERLI COMÉTTI - COORD. VITÓRIA
ADEMIR JOÃO CORRÊA - COORD. VITÓRIA
BALBINA PEREIRA FONTES - PREF. ANCHIETA
MARIA JOSÉ SIQUEIRA - PREF. ANCHIETA
PÉRICLES DOS SANTOS SILVA - SECR. PLANEJ. MARATAIZES
ELEMAR SANTANA - SECR. ADM. MARATAIZES

ABERTURA - Prof. Geraldo apresentou Dr. Mário Petrocchi aos participantes, comunicando que uma das finalidades da Comissão Coordenadora é de visitas a todas regiões abrangidas pelo II Seminário. Agradeceu a presença de todos, fazendo um roteiro para sequência da reunião.

EXAME DO " FOLDER " - Já passado (em Brasília) à gráfica do Senado, bem como o cartaz do evento. Justificou ausência do ex-Ministro Marcus V. Pratini de Moraes e na oportunidade confirmou presença dos demais convidados especiais Dra. Márcia Kubitschek, Presidente em exercício da Embratur; Dep. Rose de Freitas, Diretora Adm. Financeira da Embratur e Dr. Fernando Catão que é Secretário do Presidente da República para assuntos de desenvolvimentos regionais, alem do Governador do Estado. Todos expositores confirmados. Dr. Luciano Penido da Samarco tambem confirmado. Prefeito de Guarapari ex-presitente da Encatur, como porta-voz dos demais prefeitos que compõem a Região, terá espaço especial como expositor.

Dr. Mário Petrocchi ressaltou a necessidade dos convites aos Srs. Secretários Municipais alem da presença dos funcionários das prefeituras.

Por sujestão do Senador o Seminário terá um intervalo para "COFFEE BREAK" reforçado e o encerramento mais cedo na parte da tarde.

Sobre a utilização do auditório central, de conformidade com a efetiva presença dos participantes, poderemos nos valer da opção dos auditórios menores anexos ao central, que são equipados co telões, audios etc. Com até 400 participantes poderemos utilizar os auditórios menores, sem prejuiso dos debates.

DISTRIBUIÇÃO "FOLDERS" - Total 3.000
Outros Municípios = 750
Grande Vitória = 750 inclusive UVV e Vila Velha
Guarapari = 500
Municípios da Região = 200 cada
CARTAZES - Total 1.500
Vitória/V. Velha = 500
Municípios da Região = 100 cada (500)
Guarapari = 100

Outros Municípios = 400
Publicação através do Jornal A Gazeta, divulgando partir de segunda feira.
ATUALIZAÇÃO DE INFORMES - A expedição dos convites será via Brasília: aos Presidentes de Câmaras de todo Estado, Personalidades, todos os Prefeitos do Estado, todos os Vice-Prefeitos, Dirigentes PSDB regional e Presidentes Municipais PSDB, todos Secretários Turismo dos Municípios da Região Serrana/Cachoeiro/Vitória.
Dr. Alfredo forneceu listagem dos vereadores Guarapari.
Confirmação do local e das condições de atentimento pelo SESC Regional.
Atuação das Faculdades, mobilização de alunagem, ônibus vans à disposição, pela UVV.
Necessário visitar Faculdades de Turismo, 04 dias antes do evento, visto a volta às áulas dia 04/08.
Anchieta apresentou "resumo Sócio-Econômico"do Município.
LISTA DE PERSONALIDADES - Solicitadas para remessa Brasília.
DIVERSOS - "Stands"dos Municípios - aluguel dos boxes: cada Município expositor arcará com os despesas da locação, transporte, desmobilização etc. Total de 8 "Stands"mais SEBRAE, EMBRATUR, Câmara de Turismo.
Contatar Inter-Box em Vitória e verificar custo instalação/locação.
Alunos e divulgadores usarão camisas cedidas pela Prefeitura de Anchieta (comemorativas dos 400 anos de Anchieta).
Prefeitura de Guarapari (Dr. Alfredo), colocará disposição 100 crachás.
Próxima reunião, terça feira dia 22/07. Faculdade de Turismo/Presidente Kenedy e Itapemirim.
Algumas Personalidades dos Municípios, por interesse dos Srs. Prefeitos, poderão ser por eles convidadas.
Convidar Professor Vaniré Fachon (sic).
Providenciar, através dos "folders, divulgação do Seminário nos jornais locais regionais.
Todos os demais Coordenadores regionais, deverão remeter Guarapari ou Vitória, listagem dos convidados.
Seguiu-se visita ao SESC, confirmando com Sr. Gerente Geral Paulo Roberto as modificações do programa, sendo o almoço oferecido apos 15:00 hs. E "koffee beack" às 11:00 hs reforçado. O SESC custeará todas estas despesas.
Coordenação solicitará por escrito ao Sr. Gutman U. Mendonça, inclusive quanto aos espaços para instalacão dos boxes.

Vitória, 16 de julho de 1.997

Ademir Corrêa

DEBATES: SEMINÁRIO REGIONAL

QUESTÕES: ESTA PERGUNTA VAI PARA O EXCELENTÍSSIMO SENHOR PAULO LUIZ.

(1) NA SUA OPINIÃO QUAIS AS MAIORES FALHAS DA ATUAL POLÍTICA AGRÍCOLA BRASILEIRA? QUAIS OS MOTIVOS DESSAS FALHAS?

(2) QUAIS AS PERSPECTIVAS DE PARTICIPAÇÃO E ATUAÇÃO DO GOVERNO NA POLÍTICA AGRÍCOLA ?

PERGUNTADOR: CRISTIANO GOMES DA C. JUNIOR FONE(S) 038 721 1587

End.: RUA PACÍFICO MASCARENHAS 626 CEP 35790000

CENTRO, CURVELO - MG.

DEBATES: SEMINÁRIO REGIONAL

QUESTÕES: Vão um questionamento, mas uma solicitação: Falou-se muito em "turismo" lembrar das 2 faculdades de Turismo existentes no Estado do Esp. Santo e da parceria que pode ser criada entre os proprietários rurais, os prefeitos municipais e os profissionais de Turismo do próprio Estado.

A Faculdade de Turismo de Guarapari está de portas abertas para recebê-los.

PERGUNTADOR: S. Cedaldi FONE(S) 361 1020

End.: Guarapari CEP 29200-000

DEBATES: SEMINÁRIO REGIONAL

QUESTÕES:

ANTONIO CARLOS DE MEDEIROS

SANTA TERESA POSSUI EM SEU TERRITÓRIO 3 RESERVAS IMPORTANTES QUE SÃO: AUGUSTO RUCHI,

SANTA LUCIA E SÃO LOURENÇO, POSSUINDO 3 BACIAS IMPORTANTES QUE ABASTECEM MILHARES DE PESSOAS COMO A BACIA DO PIRACICABA. REIS MAGOS E SANTA MARIA DO RIO DOCE, COM A EMANCIPAÇÃO DO MUNICIPIO DE SÃO ROQUE, SANTA TEREZA FICOU COM A COBERTURA VEGETAL DE 35 A 40%.

ENCONTRA-SE PARA SER HOMOLOGADO PELO SR.

PERGUNTADOR: JORGE NATALLI NASIAL TOREGANI FONE(S) VIRE..

End.: SECRETÁRIO MEIO AMBIENTE CEP

SANTA TERESA 729-137

ATO DO DIRETOR-GERAL

ATO DO DIRETOR-GERAL
Nº 720, DE 1999

Ato nº 720/98, do Sr. Diretor-Geral, que aposentou a servidora **ELMARA FERREIRA DE MAGALHÃES.**

APOSTILA

Fica alterada a fundamentação legal do presente Ato para incluir o art. 3º, da Resolução SF nº 74, de 1994.

Senado Federal, em 11 de Janeiro de 1999.

Agaciel da Silva Maia
Diretor-Geral

Publique-se em 11/01/99
José Paulo Botelho Cobucci
Diretor do Serviço de Apoio Técnico - SSAPES

Prodasen
Centro de Informática e Processamento de Dados do Senado Federal

ATO DA DIRETORA-EXECUTIVA DO PRODASEN Nº 155, DE 1998

A Diretora-Executiva do Centro de Informática e Processamento de Dados do Senado Federal - **PRODASEN**, no uso das atribuições que lhe confere o Art. 14, inciso XIV, do Regulamento do **PRODASEN**, aprovado pelo Ato nº 19, de 1976, da Comissão Diretora do Senado Federal, com as alterações posteriores, e tendo em vista o que consta do processo PD 000108/98-7, ***RESOLVE*** :

I - Designar os servidores **ARNALDO MOREIRA DA SILVA, CIRO FERREIRA ALBERNAZ, EDSON DE JESUS ALMEIDA, MARCOS JOSÉ MARTINS COSTA** e **MARIA ABADIA VIEIRA DORNAS,** Técnicos de Informática Legislativa, para integrarem, na qualidade de membros, a Comissão Técnica Especial constituída pelo Ato 07/98.

II - Este Ato entra em vigor na data de sua publicação nos quadros de aviso do **PRODASEN**.

Brasília, 1º de dezembro de 1998.

REGINA CÉLIA PERES BORGES
Diretora-Executiva

ATO DA DIRETORA-EXECUTIVA DO PRODASEN Nº 156, DE 1998

A Diretora-Executiva do Centro de Informática e Processamento de Dados do Senado Federal - **PRODASEN**, no uso das atribuições que lhe confere o Art. 14, inciso XIV, do Regulamento do **PRODASEN**, aprovado pelo Ato nº 19, de 1976, da Comissão Diretora do Senado Federal, com as alterações posteriores, e tendo em vista o que consta dos processos PD 000477/98-2 e PD-00478/98-5, ***RESOLVE*** :

I - Designar a servidora **MÁRCIA MARIA AMARAL**, Técnico de Informática Legislativa, para integrar, na qualidade de membro, a Comissão Especial constituída pelo Ato 135/98.

II - Excluir da referida Comissão Especial, o servidor **OTÁVIO DE MORAIS LISBOA.**

III - Este Ato entra em vigor na data de sua publicação nos quadros de aviso do **PRODASEN**, com efeitos financeiros a partir de 3 de novembro de 1998.

Brasília, 07 de dezembro de 1998.

REGINA CÉLIA PERES BORGES
Diretora-Executiva

ATO DA DIRETORA-EXECUTIVA DO PRODASEN Nº 157, DE 1998

A Diretora-Executiva do Centro de Informática e Processamento de Dados do Senado Federal - **PRODASEN**, no uso das atribuições que lhe confere o Art. 14, inciso XIV do Regulamento do PRODASEN, aprovado pelo Ato nº 19 de 1976, da Comissão Diretora do Senado Federal, com suas alterações posteriores, ***RESOLVE***:

I - Constituir Comissão Especial para elaboração de propostas no sentido de proporcionar aos usuários do MATE, especialmente aos usuários dos gabinetes, formas de acessar os dados sobre tramitação das matérias legislativas, com as seguintes atribuições:

- Promover a integração do Sistema com a Câmara dos Deputados;
- Analisar os relatórios e consultas disponíveis e implementar as mudanças necessárias;
- Desenvolver ferramentas de consultas e relatórios para atender a demanda dos gabinetes;
- Disponibilizar o MATE na Internet;
- Prover o MATE em rotinas que permitam a captação de dados de forma distribuída, no que concerne à proposição de novas matérias.

II - Designar para integrar a referida Comissão Especial os servidores **CLÁUDIO VASCONCELOS DOBBIN, CRISTÓVÃO AUGUSTO SOARES DE ARAÚJO COSTA, NEWMAN NEDER STOLET, VALDIR ALVES DOS SANTOS, JOÃO ALBERTO LIMA, FRANCISCO JOSÉ BITTENCOURT ARAÚJO, LUIZ EDUARDO DA SILVA TOSTES,**

VENÂNCIO JOSÉ DE SANTANA FILHO, AILTON OLIVEIRA DE ALMEIDA e **ANTÔNIO CARLOS FERREIRA DA SILVA,** Analistas de Informática Legislativa, do quadro de pessoal do PRODASEN.

III - Designar o servidor **CRISTÓVÃO AUGUSTO SOARES DE ARAÚJO** para Presidente da Comissão, e o servidor **CLÁUDIO VASCONCELOS DOBBIN** para substituí-lo em seus impedimentos.

IV - Fixar a data de 30/11/99, para que a Comissão Especial conclua seus trabalhos, ou apresente novo cronograma que justifique sua prorrogação.

V - Este Ato entra em vigor na data de sua publicação no Quadro de Avisos do PRODASEN.

Brasília, 07 de dezembro de 1998.

REGINA CÉLIA PERES BORGES
Diretora-Executiva

ATO DA DIRETORA-EXECUTIVA DO PRODASEN Nº 158, DE 1998

A Diretora-Executiva do Centro de Informática e Processamento de Dados do Senado Federal - **PRODASEN**, no uso das atribuições que lhe confere o Art. 14, inciso XIV do Regulamento do PRODASEN, aprovado pelo

Ato nº 19 de 1976, da Comissão Diretora do Senado Federal, com suas alterações posteriores, ***RESOLVE***:

I - Constituir Comissão Especial destinada à verificação de valores existentes no almoxarifado do PRODASEN ao final do exercício de 1998.

II - Designar para integrar a referida Comissão Especial os servidores **PAULO FERNANDO DOS SANTOS MONIZ, HÉLIO CHAGAS FILHO,** Analistas de Informática Legislativa, do quadro de pessoal do PRODASEN, **HÉLIO AUGUSTO DA SILVEIRA FILHO, JASON GONÇALVES RIBEIRO, RAIMUNDO CARDOSO DE ARAÚJO FILHO** e **JAIRO JOSÉ DE OLIVEIRA,** Técnicos de Informática Legislativa, do quadro de pessoal do PRODASEN.

III - Designar o servidor **PAULO FERNANDO DOS SANTOS MONIZ** para Presidente da Comissão, o servidor **HÉLIO CHAGAS FILHO** para substituí-lo em seus impedimentos e, o servidor **JAIRO JOSÉ DE OLIVEIRA** para secretário.

IV - Autorizar o Diretor da Divisão Administrativa e Financeira - DAF para baixar as instruções complementares, necessárias à execução deste Ato

V - Fixar a data de 30/01/99, para que a Comissão Especial conclua seus trabalhos, ou apresente novo cronograma que justifique sua prorrogação.

VI - Este Ato entra em vigor na data de sua publicação no Quadro de Avisos do PRODASEN.

Brasília, 07 de dezembro de 1998.

REGINA CÉLIA PERES BORGES
Diretora-Executiva

ATO DA DIRETORA-EXECUTIVA DO PRODASEN Nº 159, DE 1998

A Diretora-Executiva do Centro de Informática e Processamento de Dados do Senado Federal - **PRODASEN**, no uso das atribuições que lhe confere o Art. 14, inciso XIV, do Regulamento do **PRODASEN**, aprovado pelo Ato nº 19, de 1976, da Comissão Diretora do Senado Federal, com as alterações posteriores, e tendo em vista o que consta do processo PD 000257/98-2, ***RESOLVE*** :

I - Excluir a servidora **MARIA CÉLIA DA SILVA**, Técnico de Informática Legislativa, da Comissão Especial constituída pelo Ato 070/98.

II - Este Ato entra em vigor na data de sua publicação nos quadros de aviso do **PRODASEN**.

Brasília, 07 de dezembro de 1998.

REGINA CÉLIA PERES BORGES
Diretora-Executiva

ATO DA DIRETORA-EXECUTIVA DO PRODASEN
Nº 160, DE 1998

A Diretora-Executiva do Centro de Informática e Processamento de Dados do Senado Federal - PRODASEN no uso das atribuições regulamentares, e de acordo com o disposto nos Atos do Primeiro-Secretário do Senado Federal nºs 09/92 e 03/95, ***RESOLVE:***

Art. 1º - Designar os servidores **LUÍS DO NASCIMENTO FILHO**, matrícula 4577-SF, e **WANDERLEY ESPÍNDOLA PESSOA**, matrícula 4290-SF, para Gestores Titular e Suplente, respectivamente, do contrato celebrado entre este Órgão e a empresa abaixo relacionada:

a) **Contrato** nº 021/1998 **Processo:** PD 103/98-5
Contratado: GLOBALNET INFORMÁTICA LTDA.
Objeto: Prestação de serviços de acesso à rede Internet, com cessão de 05 (cinco) "logins de acesso" para a rede, com 100 (cem) horas de utilização por mês.

Art. 2º - Este Ato entra em vigor na data de sua publicação nos Quadros de Aviso do PRODASEN.

Brasília, 18 ***de dezembro de 1998.***

REGINA CÉLIA PERES BORGES
Diretora-Executiva

ATO DA DIRETORA-EXECUTIVA DO PRODASEN Nº 161, DE 1998

A Diretora-Executiva do Centro de Informática e Processamento de Dados do Senado Federal - **PRODASEN**, no uso das atribuições que lhe confere o Art. 14, inciso XIV, do Regulamento do **PRODASEN**, aprovado pelo Ato nº 19, de 1976, da Comissão Diretora do Senado Federal, com as alterações posteriores, e tendo em vista o que consta do processo PD 000185/97-3, ***RESOLVE*** :

I - Designar o servidor **PETRÔNIO BARBOSA LIMA DE CARVALHO**, Analista de Informática Legislativa, para integrar, na qualidade de membro, a Comissão Técnica Especial constituída pelo Ato 33/97.

II - Este Ato entra em vigor na data de sua publicação nos quadros de aviso do **PRODASEN**, com efeitos financeiros a partir de 1º de novembro de 1998.

Brasília, 18 de dezembro de 1998.

REGINA CÉLIA PERES BORGES
Diretora-Executiva

ATO DA DIRETORA-EXECUTIVA DO PRODASEN Nº 162, DE 1998

A Diretora-Executiva do Centro de Informática e Processamento de Dados do Senado Federal - **PRODASEN**, no uso das atribuições que lhe confere o Art. 14, inciso XIV do Regulamento do PRODASEN, aprovado pelo Ato nº 19 de 1976, da Comissão Diretora do Senado Federal, com suas alterações posteriores, e tendo em vista o que consta do Processo PD-00793/98-1, ***RESOLVE***:

I - Constituir Comissão Técnica Especial com a finalidade de viabilizar a entrega dos dados relativos a atuação Parlamentar dos Senadores que encerram seus mandatos e tomar providências necessárias à divulgação dos serviços e apoio disponíveis no PRODASEN, aos Senadores eleitos em 1998, além das seguintes atribuições:

- recuperar dados relativos a atuação parlamentar dos Senadores que estão encerrando seus mandatos;
- elaborar um CD-ROM com os dados relativos a atuação parlamentar do Senador;
- elaborar um "kit" institucional do PRODASEN;
- atualizar o catálogo de serviços;
- organizar um evento para apresentação do PRODASEN aos novos Senadores;
- preparar o ambiente operacional para as mudanças;
- elaborar rotinas para mudanças senatoriais;
- coordenar as atividades necessárias ao desenvolvimento e implementação dos serviços.

II - Designar para integrar a referida Comissão Técnica Especial os servidores **AFRÂNIO ERASMO FERNANDES MOREIRA, JOÃO JORGE SQUEFF, JOSÉ HENRIQUE SILVA SOUSA, LEOPOLDO PERES TORELLY, OTTO LUIZ VILELA DO NASCIMENTO, RICARDO DE OLIVEIRA RAMOS, RUBENS VASCONCELLOS TERRA NETO, SÉRGIO VIANNA PEREIRA, VALDIR FERNANDES PEIXOTO** e **WILSON PAULO FIALHO FÉLIX JÚNIOR,** Analistas de Informática Legislativa, **JOSÉ CARLOS DE ABREU MURICY, MARIA DE FÁTIMA PINHEIRO CÂMARA** e **MARIA SEBASTIANA DE MELO,** Técnicos de Informática Legislativa e **LUIZ CLÁUDIO PIMENTA RAMOS,** Assessor, todos do Quadro de Pessoal do Prodasen.

III - Designar o servidor **LEOPOLDO PERES TORELLY** para Presidente da Comissão, e o servidor **JOÃO JORGE SQUEFF** para substituí-lo em seus impedimentos.

IV - Fixar a data de 31/03/1999, para que a Comissão Técnica Especial conclua seus trabalhos.

V - Este Ato entra em vigor na data de sua publicação no Quadro de Avisos do PRODASEN.

Brasília, 18 de dezembro de 1998.

REGINA CÉLIA PERES BORGES
Diretora-Executiva

ATO DA DIRETORA-EXECUTIVA DO PRODASEN Nº 163, DE 1998

A Diretora-Executiva do Centro de Informática e Processamento de Dados do Senado Federal - **PRODASEN**, no uso das atribuições que lhe confere o Art. 14, inciso XIV, do Regulamento do **PRODASEN**, aprovado pelo Ato nº 19, de 1976, da Comissão Diretora do Senado Federal, com as alterações posteriores, e tendo em vista o que consta do processo PD 000628/98-0, ***RESOLVE*** :

I - Prorrogar para 17 de março de 1999 o prazo para que a Comissão Técnica Especial, constituída pelo Ato nº 117, de 1998, conclua os trabalhos sob sua responsabilidade.

II - Este Ato entra em vigor na data de sua publicação nos quadros de aviso do **PRODASEN**.

Brasília, 21 de dezembro de 1998.

REGINA CÉLIA PERES BORGES
Diretora-Executiva

ATO DA DIRETORA-EXECUTIVA DO PRODASEN Nº 164, DE 1998

A Diretora-Executiva do Centro de Informática e Processamento de Dados do Senado Federal - **PRODASEN**, no uso das atribuições que lhe confere o Art. 14, inciso XIV, do Regulamento do **PRODASEN**, aprovado pelo Ato nº 19, de 1976, da Comissão Diretora do Senado Federal, com as alterações posteriores, e tendo em vista o que consta do processo PD 000678/97-0, ***RESOLVE*** :

I - Prorrogar para 30 de junho de 1999 o prazo para que a Comissão Técnica Especial, constituída pelo Ato nº 129, de 1997, conclua os trabalhos sob sua responsabilidade.

II - Este Ato entra em vigor na data de sua publicação nos quadros de aviso do **PRODASEN**.

Brasília, 28 de dezembro de 1998.

REGINA CÉLIA PERES BORGES
Diretora-Executiva

ATO DA DIRETORA-EXECUTIVA DO PRODASEN Nº 165, DE 1998

A Diretora-Executiva do Centro de Informática e Processamento de Dados do Senado Federal - **PRODASEN**, no uso das atribuições que lhe confere o Art. 14, inciso XIV, do Regulamento do **PRODASEN**, aprovado pelo Ato nº 19, de 1976, da Comissão Diretora do Senado Federal, com as alterações posteriores, e tendo em vista o que consta do processo PD 000108/98-7, ***RESOLVE*** :

I - Prorrogar para 30 de março de 1999 o prazo para que a Comissão Técnica Especial, constituída pelo Ato nº 07, de 1998, conclua os trabalhos sob sua responsabilidade.

II - Este Ato entra em vigor na data de sua publicação nos quadros de aviso do **PRODASEN**.

Brasília, 28 de dezembro de 1998.

REGINA CÉLIA PERES BORGES
Diretora-Executiva

CONSELHO DE ÉTICA E DECORO PARLAMENTAR
(Eleito em 19-4-95)

Presidente : Casildo Maldaner - PMDB - SC
Vice-Presidente: José Alves - PFL -SE
(Eleitos em 28-2-96)

Titulares	Suplentes
PFL	
1. Elcio Alvares **(4)**	1. José Agripino
2. Francelino Pereira	2. Carlos Patrocínio
3. Waldeck Ornelas **(1)**	3. Vilson Kleinübing **(2)**
4. José Alves	4. José Bianco
PMDB	
1. Casildo Maldaner	1. (Vago)
2. Ramez Tebet	2. Gerson Camata
3. Nabor Júnior	3. Flaviano Melo
4. Ney Suassuna	4. Coutinho Jorge **(3)**
PSDB	
1. Lúcio Alcântara	1. Jefferson Peres
2. (Vago)	2. José Ignácio Ferreira **(5)**
PPB (Ex- PPR + Ex-PP)	
1. Epitacio Cafeteira	1. Lucídio Portella
2. Osmar Dias	
PTB	
1. Emilia Fernandes	1. Arlindo Porto
PP	
1. Osmar Dias	1. Antônio Carlos Valadares
PT	
1. Marina Silva	1. Lauro Campos
PDT	
1. (Vago)	1. Sebastião Rocha

Membro Nato
Romeu Tuma (Corregedor)

(Atualizado em 27.10.98)

(1) Posse como Ministro de Estado da Previdência e Assistência Social
(2) Falecido, em 23.10.98
(3) Renúncia, para assumir o cargo de Ministro do Tribunal de Contas do Estado do Pará
(4) Posse como Ministro Extraordinário da Defesa
(5) Renúncia, para assumir o cargo de Governador do Estado do Espírito Santo

SENADO FEDERAL

SECRETARIA -GERAL DA MESA

SUBSECRETARIA DE COMISSÕES

Diretora: CLEIDE MARIA B. F. CRUZ
Ramais: 3490 - 3491 Fax: 1095

SERVIÇO DE APOIO ÀS COMISSÕES ESPECIAIS E PARLAMENTARES DE INQUÉRITO

Chefe: LUIZ CLÁUDIO DE BRITO
Ramais: 3511 - 3514 Fax: 3606

Secretários: FRANCISCO NAURIDES BARROS (Ramal: 3508)
MARTA HELENA PINTO F. PARENTE (Ramal: 3501)

SERVIÇO DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

Chefe: JOSÉ ROBERTO ASSUMPÇÃO CRUZ
Ramais: 3507 - 3520 Fax: 3512

Secretários: EDNALDO MAGALHÃES SIQUEIRA (Ramal: 3520)
CLEUDES BOAVENTURA NERY (Ramal: 3503)
JOAQUIM BALDOÍNO DE B. NETO (Ramal: 4256)
SÉRGIO DA FONSECA BRAGA (Ramal: 3502)
WILL DE MOURA WANDERLEY (Ramal: 3509)
ELIZABETH GIL BARBOSA VIANA (Ramal: 4792)
MARIA DE FÁTIMA M. DE OLIVEIRA (Ramal: 4256)

SERVIÇO DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

Chefe: FRANCISCO GUILHERME THEES RIBEIRO
Ramais: 4638 - 3492 Fax: 4573

Secretários: CE - JÚLIO RICARDO BORGES LINHARES (Ramal: 4604)

CI - CELSO ANTONY PARENTE (Ramal: 4607)

CAE - DIRCEU VIEIRA MACHADO FILHO (Ramal: 4605)
- LUIZ GONZAGA DA SILVA FILHO (Ramal: 3516)

CAS - RAIMUNDO FRANCO DINIZ (Ramal: 4608)
- VERA LÚCIA BATISTA SILVA (Ramal: 7285)

CCJ - VERA LÚCIA LACERDA NUNES (Ramal: 4609)

CRE - MARCOS SANTOS PARENTE FILHO (Ramal: 3496)

CFC - JOSÉ FRANCISCO B. DE CARVALHO (Ramal: 3935)

COMISSÕES PERMANENTES

(ARTº 72 - RISF)

1) COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

PRESIDENTE: SENADOR PEDRO PIVA

VICE-PRESIDENTE: SENADOR FERNANDO BEZERRA

(27 TITULARES E 27 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
PFL			
FRANCELINO PEREIRA	MG -2411/12	1-ROMERO JUCÁ	RR-2111/12
EDISON LOBÃO	MA - 2311/12	2-JOSÉ AGRIPINO	RN-2361/62
GILBERTO MIRANDA	AM -3104/05	3-MOREIRA MENDES	RO-2231/37
BELLO PARGA	MA -3069/70	4-JÔNICE TRISTÃO	ES-3130/32
LEONEL PAIVA	DF- 1248	5-FREITAS NETO	PI-2131/37
JONAS PINHEIRO	MT - 2271/72	6-JOSAPHAT MARINHO	BA - 1041/1141
JÕAO ROCHA	TO -4071/72	7-JOEL DE HOLLANDA	PE-3197/98
JÚLIO CAMPOS	MT - 1247/1447	8-DJALMA BESSA	BA- 2211/12
PMDB			
GILVAM BORGES	AP-2151/52	1-WELLINGTON ROBERTO	PB-3139/40
FERNANDO BEZERRA	RN-2461/67	2-MARLUCE PINTO	RR-1101/1201
NEY SUASSUNA	PB-1145/1245	3-MAURO MIRANDA	GO-2091/92
JOSÉ SAAD	GO-3149/50	4-ROBERTO REQUIÃO	PR-2401/02
CARLOS BEZERRA	MT-2291/92	5-PEDRO SIMON	RS-3230/31
RAMEZ TEBET	MS-2221/22	6-CASILDO MALDANER	SC-2141/42
JOSÉ FOGAÇA	RS-3077/78	7-GERSON CAMATA	ES-3203/04
PSDB			
JOSÉ ROBERTO ARRUDA	DF-2011/12	1-TEOTÔNIO VILELA FILHO	AL-4093/94
SÉRGIO MACHADO	CE- 2281-82	2-REGINALDO DUARTE	CE-3242/43
JEFFERSON PERES	AM-2061/62	3-LÚCIO ALCÂNTARA	CE-2301/02
PEDRO PIVA	SP- 2351/52	4-LÚDIO COELHO	MS-2381/82
OSMAR DIAS	PR-2124/25	5-VAGO	
BLOCO DE OPOSIÇÃO (PT, PDT, PSB, PPS)			
EDUARDO SUPLICY - PT	SP-3213/15	1-ANTONIO CARLOS VALADARES - PSB	SE-2201/02
LAURO CAMPOS - PT	DF-2341/42	2-SEBASTIÃO ROCHA - PDT	AP-2244/46
ADEMIR ANDRADE - PSB	PA-2101/02	3- ROBERTO FREIRE - PPS	PE-2161/67
JOSÉ EDUARDO DUTRA - PT	SE- 2391/92	4- ABDIAS NASCIMENTO - PDT	RJ-1121/4229
PPB			
VAGO		1-EPITACIO CAFETEIRA	MA-1402/11
LEVY DIAS	MS-1128/1228	2- LEOMAR QUINTANILHA	TO- 2071/77
PTB			
ODACIR SOARES	RO-3218/19	VAGO	

REUNIÕES: QUINTAS-FEIRAS ÀS 10:00 HS (*) SALA Nº 19-ALA SEN. ALEXANDRE COSTA

SECRETÁRIO: DIRCEU VIEIRA MACHADO FILHO TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3255

TELEFONES DA SECRETARIA: 311-3516/4605 FAX: 311-4344

(*) Horário de acordo com a Ata publicada no DSF de 12.9.97, pgs. 18655/6

Horário regimental: 3ªs feiras às 10:00 hs.

Atualizada em: 08/01/99.

2) COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS

PRESIDENTE:SENADOR ADEMIR ANDRADE
VICE-PRESIDENTE: SENADOR LEOMAR QUINTANILHA
(29 TITULARES E 29 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
PFL			
ROMERO JUCÁ	RR-2111/17	1-GUILHERME PALMEIRA	AL-3245/47
JONAS PINHEIRO	MT-2271/77	2-EDISON LOBÃO	MA-2311/15
JOSÉ ALVES	SE-4055/57	3-JÔNICE TRISTÃO	ES-3130/32
BELLO PARGA	MA-3069/72	4-FREITAS NETO	PI-2131/37
JOEL DE HOLLANDA	PE-3197/98	5-JOSÉ AGRIPINO	RN-2361/67
LEONEL PAIVA	DF-1046/1146	6-BERNARDO CABRAL	AM-2081/87
MOREIRA MENDES	RO-2231/37	7-ROMEU TUMA	SP-2051/57
DJALMA BESSA	BA - 2211/12	8-JOÃO ROCHA	TO-4070/71
JÚLIO CAMPOS	MT- 1247/1447	9-VAGO	
PMDB			
CARLOS BEZERRA	MT- 2291/97	1-JOSÉ FOGAÇA	RS-3077/78
GILVAM BORGES	AP-2151/57	2- VAGO	
JOÃO FRANÇA (1)	RR-3067/4078	3- JOSÉ SAAD	GO-3149/50
CASILDO MALDANER	SC-2141/47	4-JOSÉ SARNEY	AP-3429/31
MAURO MIRANDA	GO-2091/92	5-DJALMA FALCÃO	AL-2261/62
NABOR JUNIOR	AC-1478/1378	6-VAGO	
MARLUCE PINTO	RR-1101/4062	7-VAGO	
IRIS REZENDE	GO-2032/33	8-VAGO	
PSDB			
LÚCIO ALCÂNTARA	CE-2301/07	1-ARTUR DA TAVOLA	RJ-2431/37
OSMAR DIAS	PR-2124/25	2-REGINALDO DUARTE	CE-3242/43
LÚDIO COELHO	MS-2381/87	3-SERGIO MACHADO	CE-2281/87
CARLOS WILSON	PE-2451/57	4-VAGO	
JOSÉ ROBERTO ARRUDA	DF-2011/16	5-JEFFERSON PERES	AM-2061/67
BLOCO DE OPOSIÇAO (PT, PDT, PSB, PPS)			
VAGO		1-EMILIA FERNANDES - PDT	RS-2331/37
MARINA SILVA - PT	AC-2181/87	2-LAURO CAMPOS - PT	DF-2341/47
ADEMIR ANDRADE - PSB	PA-2101/07	3-ABDIAS NASCIMENTO - PDT	RJ-1121/4229
SEBASTIÃO ROCHA - PDT	AP-2244/46	4-ROBERTO FREIRE - PPS	PE-2161/67
PPB			
ERNANDES AMORIM	RO-2051/57	1-EPITACIO CAFETERIA	MA-4073/74
LEOMAR QUINTANILHA	TO-2071/76	2-VAGO	
PTB			
ODACIR SOARES	RO-3218/3219	1-ARLINDO PORTO	MG- 2321/22

(1) Desfiliou-se do PMDB, ingressando no PPB, em 2.10.97.

REUNIÕES: QUARTAS-FEIRAS ÀS 10:00 HS (*) SALA Nº 09-ALA SEN. ALEXANDRE COSTA
SECRETÁRIO: RAYMUNDO FRANCO DINIZ TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3359
TELEFONES DA SECRETARIA: 311-4608/3515 FAX: 311-3652

(*) Horário de acordo com a Ata publicada no DSF de 12.9.97, pgs. 18655/6
Horário regimental: 4ªs feiras às 14:00 hs.

Atualizada em: 08/01/99

3) COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ

PRESIDENTE: SENADOR BERNARDO CABRAL
VICE-PRESIDENTE: SENADOR RAMEZ TEBET
(23 TITULARES E 23 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
PFL			
GUILHERME PALMEIRA	AL-3245/47	1-JÓNICE TRISTÃO	ES-3130/32
EDISON LOBÃO	MA-2311/15	2-ROMERO JUCÁ	RR-2111/17
MOREIRA MENDES	RO-2231/37	3-JOSÉ AGRIPINO	RN-2361/67
BERNARDO CABRAL	AM-2081/87	4-LEONEL PAIVA	DF-1046/1146
FRANCELINO PEREIRA	MG-2411/17	5-DJALMA BESSA	BA - 2211/12
JOSAPHAT MARINHO	BA - 1041/1141	6-BELLO PARGA	MA-3069/72
ROMEU TUMA	SP-2051/52	7-GILBERTO MIRANDA	AM-1166/3104
PMDB			
JADER BARBALHO	PA-3051/53	1-VAGO	
JOSÉ FOGAÇA	RS-3077/78	2-NEY SUASSUNA	PB-4345/46
ROBERTO REQUIÃO	PR-2401/07	3-CARLOS BEZERRA	MT-2291/97
RAMEZ TEBET	MS-2221/27	4-CASILDO MALDANER	SC-2141/47
PEDRO SIMON	RS-3230/32	5-FERNANDO BEZERRA	RN-2461/2467
DJALMA FALCÃO	AL-2261/62	6-GILVAM BORGES	AP-2151/52
PSDB			
JEFFERSON PERES	AM-2061/67	1-RICARDO SANTOS	ES-2022/24
SÉRGIO MACHADO	CE-2284/87	4-PEDRO PIVA	SP-2351/52
LÚCIO ALCÂNTARA	CE-2301/07	2-JOSÉ ROBERTO ARRUDA	DF-2011/17
REGINALDO DUARTE	CE-3242/43	3-OSMAR DIAS	PR-2124/25
BLOCO DE OPOSIÇÃO (PT, PDT, PSB, PPS)			
ANTONIO C. VALADARES- PSB	SE-2201/04	1-ADEMIR ANDRADE - PSB	PA-2101/07
ROBERTO FREIRE - PPS	PE-2161/67	2-SEBASTIÃO ROCHA - PDT	AP-2241/47
JOSÉ EDUARDO DUTRA - PT	SE-2391/97	3-MARINA SILVA - PT	AC-2181/87
PPB			
VAGO		1-LEVY DIAS	MS-1128/1228
EPITACIO CAFETEIRA	MA- 4073/74	2- LEOMAR QUINTANILHA	TO-2073/74
PTB			
ODACIR SOARES	RO-3218/3219	1-ARLINDO PORTO	MG- 2321/22

REUNIÕES: QUARTAS-FEIRAS ÀS 10:00 HS — SALA Nº 03-ALA SEN. ALEXANDRE COSTA
SECRETÁRIO: VERA LÚCIA LACERDA NUNES — TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3541
TELEFONES DA SECRETARIA: 311-3972/4612 — FAX: 311-4315

Atualizada em: 07/01/99

4) COMISSÃO DE EDUCAÇÃO - CE

PRESIDENTE: SENADOR ARTUR DA TÁVOLA
VICE-PRESIDENTE: SENADOR JOEL DE HOLLANDA
(27 TITULARES E 27 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
PFL			
DJALMA BESSA	BA - 2211/12	1-BERNARDO CABRAL	AM-2081/82
HUGO NAPOLEÃO	PI-3085/87	2-GERALDO ALTHOFF	SC-2042/43
JOEL DE HOLLANDA	PE-3197/98	3-LEONEL PAIVA	DF-1046/1146
JÔNICE TRISTÃO	ES-3130/32	4- FRANCELINO PEREIRA	MG-2411/12
JOÃO ROCHA	TO-4070/71	5-GILBERTO MIRANDA	AM-3104/05
ROMERO JUCÁ	RR-2111/17	6-JONAS PINHEIRO	MT-2271/72
ROMEU TUMA	SP-2050/57	7-WALDECK ORNELAS (2)	BA
EDISON LOBÃO	MA-2311/46	8-VAGO	
PMDB			
JOSÉ FOGAÇA	RS-3077/78	1-RAMEZ TEBET	MS-2222/23
FERNANDO BEZERRA	RN-2461/67	2-JOSÉ SAAD	GO-3149/50
ROBERTO REQUIÃO	PR-2401/02	3-NEY SUASSUNA	PB-4345/46
GERSON CAMATA	ES-3203/04	4-NABOR JUNIOR	AC-1478/1378
JOSÉ SARNEY (3)	AP-3429/31	5-DJALMA FALCÃO	AL-2261/62
JOÃO FRANÇA (1)	RR-3067/68	6-IRIS REZENDE	GO-2032/33
VAGO		7-PEDRO SIMON	RS-3230/31
PSDB			
ARTUR DA TAVOLA	RJ-2431/32	1-JEFFERSON PERES	AM-2061/62
VAGO		2-SÉRGIO MACHADO	CE - 2281/82
RICARDO SANTOS	ES-2022/24	3-LÚCIO ALCÂNTARA	CE-2301/02
TEOTÔNIO VILELA FILHO	AL-4093/94	4-CARLOS WILSON	PE-2451/52
REGINALDO DUARTE	CE-3242/43	5-PEDRO PIVA	SP-2351/52
BLOCO DE OPOSIÇÃO (PT, PDT, PSB, PPS)			
LAURO CAMPOS - PT	DF-2341/42	1-VAGO	
MARINA SILVA - PT	AC-2181/82	2-ANTONIO C. VALADARES PSB	SE-2201/07
EMILIA FERNANDES - PDT	RS-2331/37	3-SEBASTIÃO ROCHA	AP-2242/44
ABDIAS NASCIMENTO - PDT	RJ-4229/30	4-VAGO	
PPB			
LEVY DIAS	MS-1128/1228	1-VAGO	
LEOMAR QUINTANILHA	TO-2071/72	2-ERNANDES AMORIM	RO-2251/57
PTB			
ODACIR SOARES	RO-3218/19	1-VAGO	

(1) Desfiliou-se do PMDB, ingressando no PPB, em 2.10.97.
(2) Afastado do exercício do mandato para exercer o cargo de Ministro de Estado da Previdência e Assistência Social.
(3) Licença para tratar de interesses particulares.

REUNIÕES: QUINTAS-FEIRAS ÀS 10:00 HS (*) SALA Nº 15 - ALA SEN. ALEXANDRE COSTA
SECRETÁRIO: JÚLIO RICARDO B. LINHARES TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3276
TELEFONES DA SECRETARIA: 311-3498/4604 FAX: 311-3121

(*) Horário de acordo com a Ata publicada no DSF de 12.9.97, pgs. 18655/6
Horário regimental: 5ªs feiras às 14:00 hs.

Atualizada em: 07/01/99

5) COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL - CRE

PRESIDENTE: SENADOR JOSÉ SARNEY (3)
VICE-PRESIDENTE: SENADOR ROMEU TUMA
(19 TITULARES E 19 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
PFL			
GUILHERME PALMEIRA	AL-3245/47	1- VAGO	
HUGO NAPOLEÃO	PI-4478/79	2-BELLO PARGA	MA-3069/72
JOSÉ AGRIPINO	RN-2361/67	3-JOÃO ROCHA	TO-4070/71
BERNARDO CABRAL	AM-2081/87	4-JOSÉ ALVES	SE-4055/57
ROMEU TUMA	SP-2051/57	5-GERALDO ALTHOFF	SC-2042/43
JOEL DE HOLLANDA	PE-3197/99	6- MOREIRA MENDES	RO-2231/37
PMDB			
JOSÉ SARNEY (1)	AP-3429/31	1-MARLUCE PINTO	RR-1101/4062
PEDRO SIMON	RS-3230/31	2-FERNANDO BEZERRA	RN-2461/67
CASILDO MALDANER	SC-2141/47	3-MAURO MIRANDA	GO-2091/92
JADER BARBALHO	PA-3051/53	4-GERSON CAMATA	ES-3203/04
VAGO		5-IRIS REZENDE	GO-2032/33
PSDB			
ARTUR DA TAVOLA	RJ-2431/36	1-RICARDO SANTOS	ES-2022/24
CARLOS WILSON	PE-2451/57	2-TEOTÔNIO VILELA FILHO	AL-4093/95
LÚDIO COELHO	MS-2381/87	3-OSMAR DIAS	PR-2121/27
BLOCO DE OPOSIÇÃO (PT, PDT, PSB, PPS)			
VAGO		1-EDUARDO SUPLICY - PT	SP-3215/16
ABDIAS NASCIMENTO - PDT	RJ-3188/89	2-ADEMIR ANDRADE - PSB	PA-2101/02
EMILIA FERNANDES - PDT	RS-2331/37	3-MARINA SILVA-PT	AC-2181/82
PPB			
LEOMAR QUINTANILHA	TO-2073/74	1-LEVY DIAS	MS-1128/1228
PTB			
ARLINDO PORTO	MG- 2321/22	1-ODACIR SOARES	RO-3218/19

(1) Licença para tratar de interesses particulares.

REUNIÕES: TERÇAS-FEIRAS ÀS 10:00 HS (*) SALA Nº 07-ALA SEN. ALEXANDRE COSTA
SECRETÁRIO: MARCOS SANTOS PARENTE FILHO TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3367
TELEFONES DA SECRETARIA: 311-3259/3496 FAX: 311-3546

(*) Horário de acordo com a Ata publicada no DSF de 12.9.97, pgs. 18655/6
Horário regimental: 5ªs feiras às 10:00 hs.

Atualizada em: 07/01/99

6) COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: VAGO
VICE-PRESIDENTE: VAGO
(23 TITULARES E 23 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
PFL			
JOSÉ AGRIPINO	RN-2361/2367	1- JOSAPHAT MARINHO	BA-1041/1141
ROMERO JUCÁ	RR-2111/2117	2- JONAS PINHEIRO	MT-2271/2277
GERALDO ALTHOFF	SC-2042/43	3- GUILHERME PALMEIRA	AL-3245/3247
JÔNICE TRISTÃO	ES-3130/32	4- WALDECK ORNELAS (1)	BA
JOEL DE HOLLANDA	PE-3197/3199	5- JOSÉ ALVES	SE-4055/4057
HUGO NAPOLEÃO	PI - 4478/4479	6-ROMEU TUMA	SP-2051/57
FREITAS NETO	PI-2131/37	7-GILBERTO MIRANDA	AM-1166/3104
PMDB			
NABOR JÚNIOR	AC-1478/1378	1-ROBERTO REQUIÃO	PR-2401/2407
MAURO MIRANDA	GO-2091/92	2-RAMEZ TEBET	MS-2221/27
GERSON CAMATA	ES-3203/ 3204	3-CARLOS BEZERRA	MT-2291/2297
IRIS REZENDE	GO-2032/33	4- VAGO	
MARLUCE PINTO	RR-1101/4062	5-JOSÉ SARNEY (3)	AP-2351/52
RENAN CALHEIROS (2)	AL	6- VAGO	
PSDB			
RICARDO SANTOS	ES-2022/24	1-CARLOS WILSON	PE-2451/2457
JOSÉ ROBERTO ARRUDA	DF-2011/2017	2-VAGO	
TEOTÔNIO VILELA FILHO	AL-4093/95	3-OSMAR DIAS	PR-2121/2127
PEDRO PIVA	SP- 2351/52	4-LÚDIO COELHO	MS-2381/87
BLOCO DE OPOSIÇÃO (PT, PDT, PSB, PPS)			
JOSÉ EDUARDO DUTRA - PT	SE-2391/2397	1-VAGO	
ANTONIO C. VALADARES	SE-2201/07	2-EDUARDO SUPLICY (PT)	DF-2341/47
EMILIA FERNANDES - PDT	RS-2331/37	3- LAURO CAMPOS (PT)	
PPB			
LEVY DIAS	MS-1128/1228	1-VAGO	
ERNANDES AMORIM	RO-2251/57	2- EPITACIO CAFETEIRA	MA- 4073/74
PTB			
ODACIR SOARES	RO-3218/19	1-ARLINDO PORTO	MG - 2321/22

(1) Afastado do exercício do mandato para exercer o cargo de Ministro de Estado da Previdência e Assistência Social.
(2) Afastado do exercício do mandato para exercer o cargo de Ministro de Estado da Justiça.
(3) Licença para tratar de interesses particulares.

REUNIÕES: TERÇAS-FEIRAS ÀS 10:00 HS (*) SALA Nº 13-ALA SEN. ALEXANDRE COSTA
SECRETÁRIO: CELSO PARENTE TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3292 (FAX)
TELEFONES DA SECRETARIA: 311-4354/4607 FAX: 311-3286

(*) Horário de acordo com a Ata publicada no DSF de 12.9.97, pgs. 18655/6
Horário regimental: 3ªs feiras às 14:00 hs.

Atualizada em: 08/01/99

7) COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE - CFC

(Resolução nº 46, de 1993)
PRESIDENTE: SENADOR JOÃO ROCHA
VICE-PRESIDENTE: SENADOR CARLOS WILSON
(17 TITULARES E 09 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
PFL			
JOSAPHAT MARINHO	BA-1041/1141	1-GERALDO ALTHOFF	SC-2042/43
JOSÉ ALVES	SE-4055/56	2-FRANCELINO PEREIRA	MG-2411/17
JÚLIO CAMPOS	MT-1247/1447	3-DJALMA BESSA	BA - 2211/12
JOÃO ROCHA	T0-4070//71		
GILBERTO MIRANDA	AM-3104/05		
PMDB			
JOSÉ SAAD	GO-3149/50	1-GILVAM BORGES	AP-2151/57
NEY SUASSUNA	PB-4345/46	2-JOÃO FRANÇA (1)	RR-3067/68
DJALMA FALCÃO	AL-2261/62		
WELLINGTON ROBERTO	PB-3139/40		
MARLUCE PINTO	RR-1101/1201		
PSDB			
REGINALDO DUARTE	CE-3242/43	1-RICARDO SANTOS	ES-2022/24
CARLOS WILSON	PE-2451/57	2-VAGO	
PEDRO PIVA	SP-2351/52		
BLOCO DE OPOSIÇÃO (PT, PDT, PSB, PPS)			
EDUARDO SUPLICY - PT	SP-3215/16	1-VAGO	
VAGO			
PPB			
EPITACIO CAFETEIRA	MA-4073/74	1-ERNANDES AMORIM	RO-2051/55
PTB			
ODACIR SOARES	RO-3218/3219		

(1) Desfiliou-se do PMDB, ingressando no PPB, em 2.10.97.

REUNIÕES: QUARTAS-FEIRAS ÀS 17:00 HS (*) SALA Nº 06-ALA SEN. NILO COELHO
SECRETÁRIO: JOSE FRANCISCO B. CARVALHO TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3254
TELEFONES DA SECRETARIA: 311-3935/3519 FAX: 311-1060

(*) Horário de acordo com a Ata publicada no DSF de 12.9.97, pgs. 18655/6

Atualizada em: 07/01/99

7.1) COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE - CFC
SUBCOMISSÃO DESTINADA À FISCALIZAÇÃO DAS ENTIDADES FECHADAS DE PREVIDÊNCIA PRIVADA (FUNDOS DE PENSÃO), QUE TENHAM COMO PATROCINADOR A UNIÃO E O SISTEMA FINANCEIRO NACIONAL

PRESIDENTE: SENADOR JOSÉ ALVES
VICE-PRESIDENTE: SENADOR BENI VERAS
(07 TITULARES E 04 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
PFL			
JOSÉ ALVES	SE-4055/56	1-GERALDO ALTHOFF	SC-2042/43
GILBERTO MIRANDA	AM-3104/05	2- DJALMA BESSA	BA-2211/12
PMDB			
JOSÉ SAAD		1-JOÃO FRANÇA (1)	RR-3067/68
VAGO			
PSDB			
VAGO		1-VAGO	
BLOCO DE OPOSIÇÃO (PT, PDT, PSB, PPS)			
EDUARDO SUPLICY - PT	SP-3215/16		
PPB + PTB			
EPITACIO CAFETEIRA	MA-4073/74		

(1) Desfiliou-se do PMDB, ingressando no PPB, em 2.10.97.

REUNIÕES: SALA Nº 06-ALA SEN. NILO COELHO
SECRETÁRIO: JOSE FRANCISCO B. CARVALHO TEL. DA SALA DE REUNIÃO: 311-3254
TELEFONES DA SECRETARIA: 311-3935/3519 FAX: 311-1060

ANDAMENTO

EM 10.9.97 FOI DESIGNADO RELATOR O SENADOR GILBERTO MIRANDA

Atualizada em: 04/01/99

7.2) COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE - CFC
SUBCOMISSÃO DESTINADA À FISCALIZAR OS RECURSOS FEDERAIS REPASSADOS AO GOVERNO DE RONDÔNIA

PRESIDENTE: SENADOR GILBERTO MIRANDA
VICE-PRESIDENTE: SENADOR BENI VERAS
(07 TITULARES E 04 SUPLENTES)

TITULARES		SUPLENTES	
	PFL		
JÚLIO CAMPOS	MT-1247	1-GERALDO ALTHOFF	SC-2042/43
GILBERTO MIRANDA	AM-3104-05	2-FRANCELINO PEREIRA	MG-2411/17
	PMDB		
JOSÉ SAAD	GO-3148/50	2-JOÃO FRANÇA	RR-3067/68
NEY SUASSUNA	PB-4345/46		
	PSDB		
VAGO		2 - VAGO	
	BLOCO OPOSIÇÃO (PT-PDT-PSB-PPS)		
EDUARDO SUPLICY-PT	SP-3215/16		
	PPB + PTB		
ERNANDES AMORIM	RO-2251/55		

REUNIÕES:
SECRETÁRIO:JOSÉ FRANCISCO B. DE CARVALHO
TELEFONES DA SECRETARIA: 3935 / 3519
Fax 311-1060

ALA SENADOR NILO COELHO
SALA Nº 06 - telefone: 311-3254

ATUALIZADA EM: 04/01/99

ANDAMENTO

EM 29.04.98 FOI DESIGNADO RELATOR O SENADOR COUTINHO JORGE

CONGRESSO NACIONAL

COMISSÃO PARLAMENTAR CONJUNTA DO MERCOSUL

(Representação Brasileira)

Presidente de honra: Senador José Sarney

PRESIDENTE: SENADOR LÚDIO COELHO
VICE-PRESIDENTE: DEPUTADO JÚLIO REDECKER
SECRETÁRIO-GERAL: DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN
SECRETÁRIO-GERAL ADJUNTO: DEPUTADO GERMANO RIGOTTO
(16 TITULARES E 16 SUPLENTES)

TITULARES	SUPLENTES
SENADORES	
PMDB	
JOSÉ FOGAÇA	1 - PEDRO SIMON
CASILDO MALDANER	2 - ROBERTO REQUIÃO
PFL	
DJALMA BESSA	1 - JOEL DE HOLLANDA
	2 - JÚLIO CAMPOS
PSDB	
LÚDIO COELHO	
PPB	
LEVY DIAS	
PTB	
JOSÉ EDUARDO	
BLOCO DE OPOSIÇÃO (PT,PSB,PDT,PPS)	
	1 - EMÍLIA FERNANDES

TITULARES	SUPLENTES
DEPUTADOS	
PFL/PTB	
PAULO BORNHAUSEN	VALDOMIRO MEGER
JOSÉ CARLOS ALELUIA	BENITO GAMA
PMDB	
EDISON ANDRINO	CONFÚCIO MOURA
GERMANO RIGOTTO	ROBSON TUMA
PSDB	
FRANCO MONTORO	NELSON MARCHEZAN
CELSO RUSSOMANO	RENATO JONHSSON
PPB	
JÚLIO REDECHER	
PT/PDT/PC do B	
MIGUEL ROSSETTO	LUIZ MAINARDI

SECRETARIA DA COMISSÃO:

ENDEREÇO: CÂMARA DOS DEPUTADOS - ANEXO II - SALA T/24 - BRASÍLIA - DF - 70160-900
FONE: (55) (061) 3187436 3187186 318-8232 318-7433
FAX: (55) (061) 3182154
SECRETÁRIA: LOURDES MELO NUNES DE CARVALHO

Atualizada em 04/01/99.

EDIÇÃO DE HOJE: 760 PÁGINAS