

Estudo aponta impactos do Corredor de Exportação

AJ13612

Foto de Chico Guedes

Cristina D'Avila

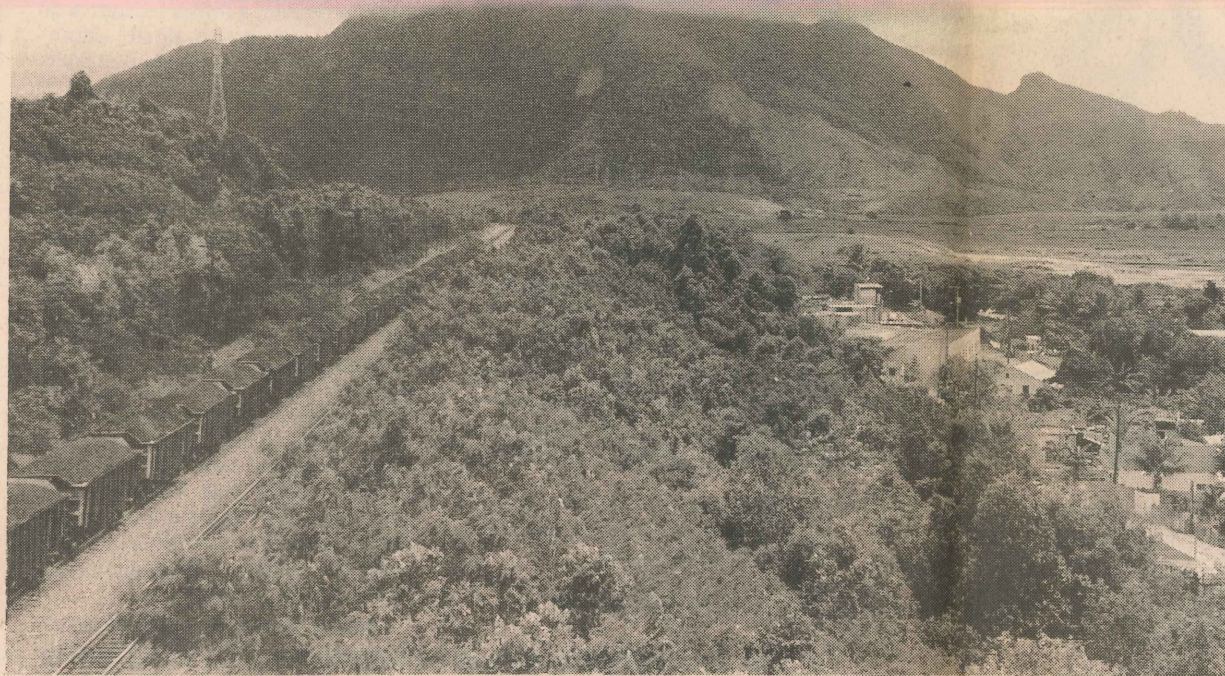
Um estudo técnico do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN) indicou três áreas na região da Grande Vitória que vão sofrer os maiores impactos do Corredor de Exportação Centro-Leste quando este estiver funcionando a toda carga. A principal delas é a região do Contorno. O trabalho cita possíveis impactos para a região e propõe medidas de controle para evitar a saturação do ar por mais poluição, problemas com dejetos industriais, ocupações desordenadas por possíveis invasões e desrespeito ao meio ambiente.

O documento, intitulado "Corredor Centro-Leste: prováveis impactos na Grande Vitória", mostra que as áreas localizadas em Tubarão, Capuaba e na estrada do Contorno serão as mais atingidas pelo Corredor. O estudo preliminar visa a auxiliar as decisões do Governo do Estado para ordenar os impactos e evitar que se repitam os erros verificados a partir da década de 70 com a instalação dos grandes projetos no Espírito Santo, segundo a coordenadora de Ações Básicas do IJSN, Carmem Edy Loss Casotti.

Tubarão

As 94 laudas do trabalho foram divididas em quatro partes: 1ª) A lógica do Corredor de transporte Centro-Leste; 2ª) A realidade atual do Corredor; 3ª) Impactos do Corredor e 4ª) Propostas de intervenção — sugestão de novos estudos. Os autores são os economistas Marcos Benevenuto Neves, Renato de Castro Gama, Ana Luíza Fregonazzi Botéchia e Maria da Penha Cossetti, além do urbanista Carlos Teixeira de Campos Júnior. Eles gastaram oito meses para concluí-lo.

A seleção das áreas de impacto ocorreu, segundo os técnicos, em função dos investimentos que estão acontecendo de forma localizada, decorrente do Corredor e de suas manifestações que tendem a ultrapassar os territórios onde ocorrem estes investimentos. Não foram abordados possíveis efeitos que venham ocorrer ao longo da ferrovia no interior do Estado.



A intensificação do transporte de cargas através de ferrovia pode causar impactos ambientais em bairros

A área da Companhia Vale do Rio Doce, em Tubarão, foi selecionada porque é o extremo da Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM), o lugar de parada obrigatória das cargas exportadas ou importadas e o mais provável para o processo de transformação industrial das cargas transportadas e para as atividades de serviço.

Nessa área já estão sendo realizados investimentos como a construção de três armazéns pertencentes à Ceval e à Rich Co, próximos ao pier dois, além de adaptações na correia transportadora de grãos, assim como a seleção do lugar adequado para estoque de matéria-prima importada. A Vale, buscando consolidar esses investimentos, já realizou contrato de exportação com embarque de 800 mil toneladas de soja pelo Porto de Tubarão iniciando já a partir deste ano.

Capuaba e Contorno

A segunda área, Capuaba, foi escolhida em razão da possibilidade de que esse sistema portuário já vem oferecendo à viabilização do Corredor. Como exemplo, foram citados no estudo: as exportações de grãos realizadas por um pool de empresas; as atividades da Rhodes na importação e distribuição de

malte via Corredor, além das exportações que já vinham ocorrendo por Capuaba, utilizando a EFVM. Essas atividades tendem a se ampliar à medida que aconteçam mudanças institucionais nas regras dos serviços portuários e investimentos na sua melhoria.

A área da estrada do Contorno foi indicada pelos técnicos devido aos investimentos e esforços para a construção do TIMS — Terminal Industrial Multimodal da Serra ou um porto seco. O terminal estende-se por 268,4 hectares numa área desapropriada pela Prefeitura da Serra na estrada do Contorno, entre os trilhos da EFVM e a rodovia.

Um estudo, aliás, já foi concluído visando à ocupação da área. Estava prevista uma determinada parte para expansão do terminal, outra para uso de serviços, outra para utilização industrial e uma quarta para serviços de apoio, como agências bancárias, áreas para estacionamento, local físico para a implantação do órgão substituído da Cacex, área para serviços de administração, uma central de fretes para despachantes, para companhias de seguro, além de local físico onde se instalaria uma unidade da Receita Federal.

Os técnicos acreditam que os efeitos do TIMS são capazes de atingir espaços maiores. Na área do Contorno, localizada na zona rural, há a expectativa de parte de sua extensão ser urbanizada e o terminal pode acelerar isto.

Os economistas Renato de Castro, Ana Maria Botéchia e Marcos Benevenuto afirmaram que o Corredor hoje está consolidado. Eles, porém, consideram como "absolutamente desconhecido" o nível de impulso, do volume de transporte de carga do Corredor para os próximos cinco e 10 anos.

Eles destacaram que todos os esforços estão sendo feitos para que o fluxo de cargas seja aumentado, mas a dimensão em que ocorrerá a movimentação do Corredor vai depender da competitividade dos portos capixabas na disputa com os de São Paulo e do Rio Grande, no Sul — onde estão sendo feitos investimentos — quanto ao valor do frete, vantagens fiscais, entre outros. Segundo eles, até o momento ainda não foi definido nenhum investimento industrial no Estado ao ponto de se poder afirmar quantas empresas novas viriam para cá. A crise econômica, neste aspecto, é um empecilho, admitem.

Danos podem ser evitados

Os impactos provenientes do funcionamento do Corredor de Exportação, quando estiver com toda sua capacidade, poderão ser catastróficos para a região da Grande Vitória no futuro, se o Governo do Estado não adotar medidas para evitá-los. Os técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves indicam como problemas a oferta de água para atender a grandes consumidores, possíveis invasões de áreas, não-preservação dos manguezais e de zonas com vegetação em extinção até a saturação do ar atingir índices de poluição inaceitáveis.

Na área de Tubarão, o estudo observa que "se deve atentar para a disponibilidade de água para atender a grandes consumidores". Os possíveis impactos gerados a partir desta área serão, de acordo com os técnicos, aqueles provenientes dos efeitos da implantação de indústrias que não usam "tecnologia limpa", caso não se observem seus efeitos poluidores.

Rimas Os despejos industriais também podem ser problema na área de Tubarão. O mesmo ocorre diante da possibilidade de um aumento dos fluxos viários, principalmente se provocados por veículos rodoviários. Para conter impactos dessa ordem, existem instrumentos que permitem ao poder público estabelecer algumas condições mínimas para a instalação de indústrias. É o caso dos Rimas (Relatórios de Impacto Ambiental). Isso porque o plano de ocupação territorial está sob controle da Vale.

Em Capuaba, o estudo prevê um aumento das pressões para ocupação das áreas próximas ao porto. Elas seriam ocupadas para abrigar novos pátios de estocagem de cargas, a construção de outros armazéns e silos, a instalação de empresas prestadoras de serviços de apoio às atividades portuárias, melhorar o sistema de circulação viário e até para uso industrial.

O problema é que as áreas disponíveis para expansão das atividades do porto de Capuaba são limitadas. Atrás do atual espaço, em Atalaia — à esquerda da via de acesso da Avenida Carlos Lindenberg ao porto —, está a área destinada à expansão das funções portuárias. Ocupações fora dessa zona trarão danos porque o manguezal,

embora esteja separado pela rodovia, faz limite com essa área.

Invasões

A ocupação do lado esquerdo da rodovia está sujeita à transformação de uso. No local, há invasões. Com a valorização proveniente das atividades portuárias próximas, os que vivem lá correm o risco de "expulsão". Com o mangue invadido, isto acabará se tornando mais motivo de pressão pela área porque não existirão maiores restrições à sua ocupação.

Outro tipo de impacto abordado pelo estudo é referente à possibilidade de a poluição gerada pela estocagem e movimentação de determinadas cargas atingir moradores próximos da área hoje destinada à expansão portuária. A fiscalização constante para proteger de invasões as áreas de mangue foi sugerida.

Na estrada do Contorno, a maior limitação em termos de infraestrutura é decorrente da falta de fornecimento d'água para se atender a alguns lugares, o que poderia ser problema, ressalta o estudo, no caso de um grande consumidor depender exclusivamente da oferta do serviço público.

A expansão recente da zona urbana em direção à estrada do Contorno, da Ceasa ao trevo de Carapina, foi apontada pelo estudo como a existência de pressão populacional para ocupar essas áreas, modificando seu uso, de rural para urbano. A intenção do Grupo Paraibuna Metais de implantar uma indústria de chumbo na área é um exemplo disso. A empresa já adquiriu propriedade para este fim, a fazenda Bom Retiro, e apresentou seu Rima ainda sem parecer final pelo poder público.

Mangue

Os estudos mostram impactos positivos e negativos nesta terceira área. Primeiro porque reforçam e valorizam o local com qualidades excepcionais em termos de infraestrutura para a indústria, trazendo novas possibilidades de investimentos, diz o estudo. E negativos porque aceleram o processo de transformação de seu uso, de rural para urbano, sem a definição de nenhum critério para sua ocupação. Isto deve atrair invasões.

Soluções estão em propostas

1ª) — Estudo e ocupação do solo da região da estrada do Contorno

Como a área de maior possibilidade de impacto é a que se estende desde as imediações do trevo de Carapina até o município de Cariacica, nas proximidades da estrada do Contorno, prevê-se um adensamento de atividades econômicas e também o crescimento populacional. Isso em função da implantação do porto seco e da enorme disponibilidade de terras, além da favorável condição de infra-estrutura.

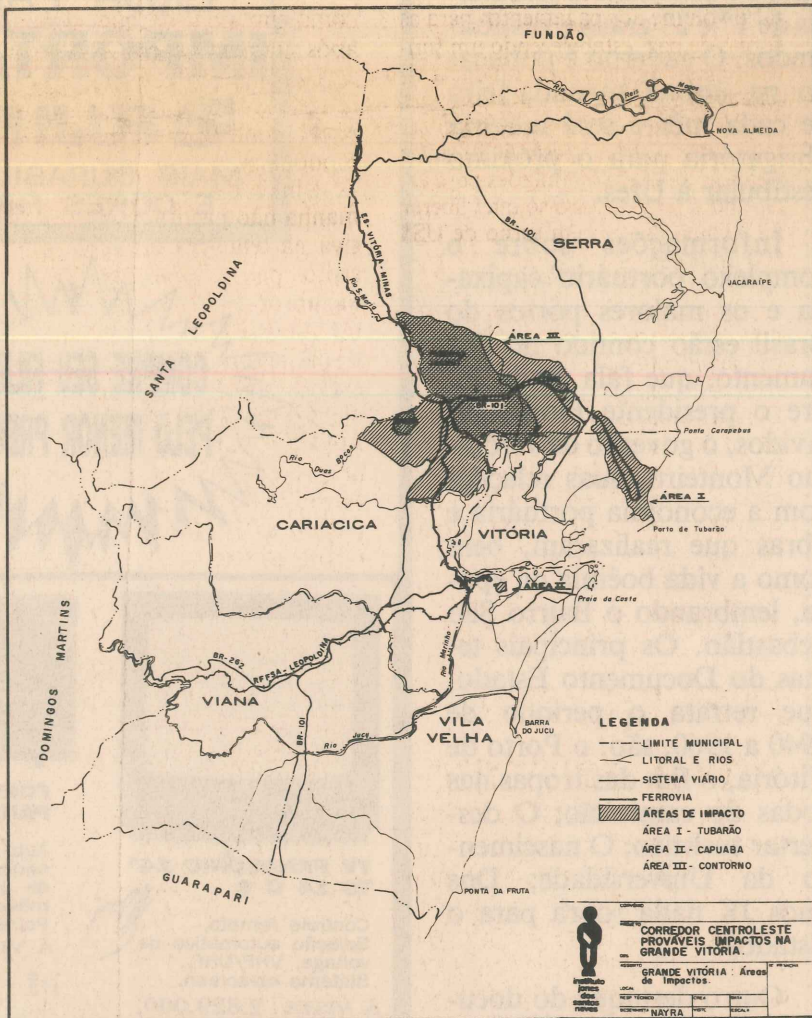
Como grande porção dessa área está fora do perímetro urbano e, desta forma, não sujeita à legislação específica, os técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves orientam que a incorporação à zona urbana seja precedida de estudos que auxiliem a elaboração de um plano de uso e ocupação do solo, estabelecendo critérios objetivos para instalação de indústrias a serem induzidas pelo Corredor, demarcação de áreas de proteção aos manguezais e remanescentes de vegetação nativa, entre outros.

A não-criação formal da Região Metropolitana de Vitória e o fato dessa área ser de particulares — o que inevitavelmente resultará em desapropriações — foram apontados como empecilhos pelos técnicos do IJSN. Um projeto financiado pelos Geres definindo as áreas de adensamento e a preservação foi iniciado em janeiro pelo pessoal do Instituto e levará um ano para ser concluído.

2ª) — Prevê a formação de mão-de-obra especializada através da implantação de cursos especializados (técnico-profissionalizantes, de graduação e/ou pós-graduação), envolvendo a Escola Técnica Federal, a Ufes e estabelecimentos privados para a formação de técnicos especializados na questão portuária.

3ª) — Estudo de possibilidades de integração de segmentos industriais e da produção agrícola do Espírito Santo com o mercado de Minas Gerais/Centro-Oeste. O objetivo é ter estudos que analisem a possibilidade de “interiorização” dos impactos a serem produzidos pelo Corredor em alguns pontos de adensamento de cargas ao longo da Estrada de Ferro Vitória-Minas dentro do Espírito Santo. Outro estudo, aconselhável pelos técnicos, diz respeito ao mercado da região Centro-Oeste para se conhecer suas características (produto e consumidor), análise da rede urbana ao longo da ferrovia, entre outros.

4ª) — Estudo na área tributária que defina os limites e possibilidades do Corredor Centro-Leste, privilegiando o aspecto relativo aos ganhos concretos a serem obtidos pelo Espírito Santo.



Áreas que serão mais atingidas

Área I: Tubarão — Compreende toda área pertencente à Companhia Vale do Rio Doce. De um lado limita-se com a Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) até o setor portuário e, do outro, com a Praia de Camburi, além de Jardim Camburi e o Bairro de Fátima. Tem um uso pré-definido planejado pela CVRD para sua ocupação a partir de um estudo em que mapeia a propriedade.

Nele, estão detalhados os tipos de usos já existentes, como as usinas, pátios, terminais, áreas verdes, de alta tensão, piers, entre outros.

Área II: Capuaba — Limita-se ao norte com a baía de Vitória, a leste com o rio Aribiri, ao sul com o mesmo rio e Ilha das Flores e a oeste com o Bairro das Flores, além de Paul. Compreende a faixa ocupada com atividades portuárias — cais, armazéns, silos, sistema de circulação de transporte terrestre, estabelecimentos privados prestadores de serviços, entre outros — em terrenos livres para expansão portuária, além de área de mangue.

A faixa portuária é aquela que vai do Penedo ao cais Eumenes Guimarães, limitando-se com a baía de Vitória e estendendo-se, na sua parte posterior — onde reúne todo o sistema de armazenagem, silos, pátios de estocagem e as vias de circulação —, até à chamada área de expansão portuária. Na área seguinte, nesta mesma direção,

está o Bairro das Flores. À direita da rodovia de acesso ao porto, que interrompe a área de expansão portuária, existe um extenso manguezal, um dos poucos mangues remanescentes do município de Vila Velha. A maior parte da área portuária de Capuaba (incluída a área de expansão) já foi mangue, sofrendo aterros e invasões. Do mangue remanescente, 30% já foram descaracterizados em razão de aterros feitos para a construção da rodovia de acesso ao porto.

Área III: Estrada do Contorno — É a maior das três áreas selecionadas, com 5 mil hectares e está localizada numa zona rural entre os municípios da Serra, Cariacica e Vitória. É predominantemente uma área baixa. Tem como limites, ao sul, o rio Santa Maria, desde a sua parte mais próxima à BR-101, nas imediações do planalto de Carapina até o rio Bubu, quando atinge a estrada do Contorno e percorre parte do perímetro urbano de Cariacica indo ao encontro do rio Duas Bocas.

À direita da BR-101 (estrada do Contorno), no sentido Ceasa — Carapina, há uma extensa área de mangue sob a influência dos rios Bubu, Santa Maria e da baía de Vitória, estendendo-se até próximo à reta do aeroporto. Existe ainda uma zona de transição de mangue com terrenos alagados e uma área mais elevada de capoeira, margeando parte da BR-101.