

Barra do Riacho, 5ª fase portuária

Roberto Garcia Simões

Entre os projetos de desenvolvimento no Espírito Santo, destaca-se a constituição de uma rede regional de logística e de comércio exterior. E, nesse sentido, é vital agilizarem-se as providências necessárias para a concretização do Porto de Barra do Riacho, enquanto porto internacional agregador de carga containerizada (- Hub Port), o que conformará a quinta fase portuária em nosso Estado. Esta é a rota para a modernização da participação do Espírito Santo na globalização e para impulsionar a consolidação da "sociedade de serviços".

Pode-se identificar na trajetória do crescimento econômico estadual quatro fases portuárias. A primeira delas refere-se aos portos regionais (Itapemirim, São Mateus). A segunda fase – definida há quase 100 anos – esteve centrada no Porto de Vitória, confirmando esta cidade enquanto Capital de fato. A partir de meados dos anos 60, o Porto de Tubarão, se tomado enquanto um dos elos do complexo CVRD mina-ferrovia-porto-navegação, promoveu não só a competitividade internacional da referida empresa, quanto estimulou a posterior efetivação da via de crescimento nucleada pelos "grandes projetos". Segue-se a esta terceira fase portuária, a implantação das indústrias produtoras de insumos, associadas a portos especializados (Portocel, Praia Mole,



Ubu). Em linhas gerais, este foi o processo que estruturou neste século o "complexo portuário" do Espírito Santo.

Neste momento, está aberta a possibilidade de ser modelada a quinta fase portuária, mediante a concepção do Porto de Barra do Riacho enquanto "Hub Port". Este foi um dos temas mais debatidos, e controversos, por ocasião da elaboração dos cenários do Projeto "Vitória do Futuro". Desta forma, procura-se contemplar 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 os novos ventos que sopram em favor da cabotagem.

É sabido que esta oportunidade de efetivação do porto agregador de carga no Espírito Santo está sendo disputada com o Porto de Sepetiba, que conta com o apoio enfático do Governo Federal e dispõe de uma região de influência no Sudeste, com forte e diversificado dinamismo econômico.

Portanto, o fator tempo é crucial para o sucesso do Porto de Barra do Riacho, considerando que há o interesse manifesto de grupos econômicos em investir neste projeto, em especial a CVRD. Observadas a importância estratégica e as exigências legais, urge tomar uma decisão ágil e competente sobre os pontos básicos que vão nortear o edital para o arrendamento da área pública do referido Porto.

Tendo presente que ele deve

atender à condição de ser um porto internacional agregador de cargas containerizadas, é imprescindível nortear a definição das diretrizes do seu projeto e a remuneração deste arrendamento, com base em parâmetros técnicos internacionais e nacionais.

Quanto às diretrizes para a definição do projeto, é imprescindível a visão global de toda a área de Barra do Riacho, evitando a sua segmentação. A divisão proposta em duas áreas poderá acarretar não só a concorrência predatória, quanto gerar problemas operacionais por ocasião das obras para sua implantação, em particular a dragagem. É um risco que poderá afetar o cronograma de operação, cuja antecipação é essencial para credenciar o Porto de Barra do Riacho a desempenhar a função desejável nessa quinta fase portuária. A formação de consórcios

para a participação na licitação e o acompanhamento permanente do CAP – Conselho de Autoridade Portuária – são dois requisitos que garantem a não monopolização desse Porto.

No tocante à remuneração, tanto pela área arrendada, quanto pela movimentação de carga, o aspecto central é a busca da compatibilização entre os interesses público e privado. Ao mesmo tempo em que deve ser cobrada a devida utilização da área pública, não se pode inibir o investimento requerido para a implantação e a operação do Porto. Devem, portanto, ser consideradas as modalidades internacionais e nacio-

nais em vigor, ressaltando-se a adoção de um valor mínimo a ser pago, de estímulos que levem a uma maior movimentação de carga e à realização de investimentos durante o período do contrato. O tipo de remuneração a ser definido deverá também levar em conta a geração de atrativos para a dinamização de negócios e de serviços no entorno de Porto de Barra do Riacho. Trata-se de firmar este Porto enquanto elemento-chave do desenvolvimento regional do Espírito Santo, promovendo mudanças no Corredor Centroleste.

O significado deste "Hub Port" para a atração de investimentos para o Espírito Santo mediante a redução dos custos de logística, a sua interação com os outros portos existentes e as definições e impactos no uso e ocupação do solo requerem a definição de uma região portuária (Aracruz – Grande Vitória – Anchieta), a ser devidamente planejada, acompanhada e avaliada sob o referencial da logística e do comércio exterior.

Deve-se gerar as condições internas no Estado para afastar os temores do monopólio do Porto de Barra do Riacho, da concorrência predatória entre portos e do deslocamento de carga interportos estaduais. Estes temores não podem retardar o processo de arrendamento, sob pena deles acontecerem por conta da atração dos navios de contêineres da história em um outro porto que está ficando famoso pela freqüente divulgação do seu nome – comprometendo o potencial de desenvolvimento do Espírito Santo.

Roberto Garcia Simões é professor da Ufes

*'Neste momento,
está aberta a
possibilidade de
ser modelada a 5ª
fase portuária'*