

Anos dourados do complexo portuário

A113074

Em 1990 foram importados 14.845 carros. Neste ano, até outubro, já foram 252.059 importações de veículos no porto de Vitória



Dos anos 70 a 90, o Porto de Vitória já obteve um crescimento geral de mais de 100%

Os portos do Espírito Santo? Vão bem, obrigada. Graças à implantação do Corredor Centro-Leste, do Mercosul e da política de importações do governo federal, o complexo portuário capixaba tem aumentado, consideravelmente, seu volume de negócios. O Porto de Vitória, então, não podia estar mais movimentado: se em 1993 foram importados 14.845 carros, de janeiro a outubro deste ano já passaram pelo porto 252.059 veículos.

“Dos anos 70 a 90, o Porto de Vitória já obteve um crescimento geral de mais de 100%. Nos últimos dois anos, a situação ficou ainda mais favorável ao Estado. Soubemos aproveitar a política de importação fixada pelo governo, além das vantagens oferecidas pelo Mercosul e pelo Corredor Centro-Leste. A diversificação de atividades de algumas grandes empresas também tem contribuído para o incremento de exportações”, comenta o diretor da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Antônio Paulo Riempft de Menezes.

Trabalhando desde 1967 na empresa, onde começou como contínuo, Riempft analisa que o café sempre foi o produto forte

da exportação, seja hoje ou há duas décadas. Mas com a política de diversificação de mercado da Araucruz, a celulose tem ganhado cada vez mais espaço. Segundo ele, também existe uma perspectiva futura de exportar frutas provenientes do Norte do Espírito Santo e do Sul da Bahia.

CARROS

Já a implantação dos grandes projetos, em 1970, foi determinante para a importação de componentes industriais. Mas o boom dos carros importados foi o fator que mais agitou o complexo portuário capixaba nos anos 90.

“Por sua localização estratégica, pelo número reduzido de greves e de congestionamento, além de uma sólida infra-estrutura aduaneira, os portos capixabas estão

entre os primeiros do País. Mas, ainda assim, estamos procurando melhorias, seja através da aquisição de novos equipamentos ou da operação 24 horas nos cais”, completa Riempft.

O Corredor Centro-Leste, criado para desenvolver a logística de transporte nas regiões de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Tocantins, Distrito Federal e Espírito Santo, acabou promovendo a criação e ampliação de algumas estações aduaneiras do interior (portos secos), o investimento em armazéns e terminais multimodais, o que favoreceu o fortalecimento da estrutura portuária como um todo.

“Os terminais de cargas e a postergação de ICMS também produziram um significativo aumento de importação de carros pelos

portos do Espírito Santo”, explica o assessor técnico do Consórcio Operacional do Corredor de Transporte Centro-Leste, Jamil Letat Mansur, que defende que “Vitória tem por vocação o comércio exterior e a prestação de serviços”.

Importação de carros

Período	Unidades
1991	08
1992	742
1993	14.845
1994	76.026
jan/out 95	252.059

Fonte: Assessoria de comunicação da Codesa.

Complexo portuário capixaba

Barra do Riacho (Portocel) - especializado em exportação de celulose

Praia Mole - exportação de produtos siderúrgicos e importação de carvão e outros grãos

Tubarão - exportação de minérios e grãos e importação de derivados de petróleo

Porto de Vitória (Cais de Vitória, Paul e Capuaíba) - produtos em geral, contêineres, grãos, fertilizantes, buza, celulose, café, automóveis e derivados de petróleo

Porto de Ubu - exportação de minério

Fonte: Codesa.

Produtos comercializados nos portos capixabas

Anos 70

Exportação: café, minério/produtos siderúrgicos, cargas soltas e arroz

Importação: componentes industriais

Anos 90

Exportação: papel/celulose, café em contêineres, carne

Importação: veículos, peças de indústria automobilística, trigo, algodão, cereais