

Porto de Vitória ou a riqueza não distribuída

Há dois anos, principalmente, o porto de Vitória vem colecionando uma série de títulos nacionais de importância. No ano passado, foi relacionado entre os quatro portos brasileiros que deram lucro. Em 1981, de janeiro a agosto, os relatórios feitos indicam que seu crescimento tornou-se ainda maior.

O movimento de exportações, por exemplo, chegou a 51,7 milhões de toneladas de carga, permitindo que o porto se mantivesse como o primeiro do País no setor, sendo responsável por exatamente 30% de todas as exportações brasileiras. E tudo indica que essa posição será mantida por muito mais tempo ainda.

Os relatórios feitos com base nos dados computados até 31 de agosto passado registram que o crescimento geral do porto de Vitória, em relação ao mesmo período de 1980, foi de 3,2% — o que é considerado um bom índice. O setor de carga geral, porém, cresceu 14,8%, alcançando um recorde nacional e superando as expectativas anteriores.

OS RESULTADOS

Financeiramente, os resultados desse mo-

vimento são estupendos. Somente até agosto deste ano o porto arrecadou um volume global de 1 bilhão 450 milhões de dólares — perto de Cr\$ 150 bilhões — e provavelmente vai fechar o ano com um volume entre 2 bilhões 200 milhões a 2 bilhões 500 milhões de dólares em caixa.

São quantias quase inimagináveis, que permitem colocar o porto de Vitória entre os quatro maiores do Brasil. Pela ordem, eles são: Santos, no Estado de São Paulo; Paranaguá, no Estado do Paraná; Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul, e Vitória, no Estado do Espírito Santo.

O crescimento do Porto de Vitória, em particular, tem sido tão acelerado de dois anos para cá que é bem possível que ele supere o movimento do Porto de Rio Grande, seu grande rival, já em 1982. Técnicos da Portobrás, a empresa governamental que controla o setor, acreditam efetivamente nessa possibilidade.

VITÓRIA NADA

O clima grandiloquente, contudo, não tem trazido benefícios diretos para Vitória, nem mesmo para o Estado do Espírito Santo. Ao contrário de outras



grandes empresas, que investem no setor social, contribuindo com seus empregados, a administração do porto tem se limitado a conceder o mínimo — assistência médica e dentária.

O atual administrador, Jacob Ayub, justifica a posição afirmando que a participação no desenvolvimento do Estado na verdade existe através das replicações feitas pela Portobrás, em forma de equipamentos novos, ampliações, contratações de mais pessoal e mesmo a implantação de novos portos — na Grande Vitória e no interior.

— A participação é muito grande — argumenta o administrador — porque cerca de

30% a 40% do volume de investimentos feitos no porto de Capuaba, durante sua implantação, foram levados do lucro obtido do porto de Vitória. Isso sem falar nas aplicações que fizemos para comprar novos equipamentos, melhorar setores e ampliar o atendimento.

MUITA GENTE

Outro ponto considerado relevante pelo administrador do porto de Vitória é a quantidade de empregos diretos que ele oferece atualmente. De acordo com dados do Departamento de Pessoal, cerca de 1.250 pessoas trabalham lá, hoje, entre portuários e marítimos, incluindo os setores administrativos.

Além deles, outros seis mil elementos estão ligados ao porto indiretamente, mas dependen-

exportações de três milhões de toneladas de aço para a Itália e o Japão.

Somente os terminais privados — Tubarão, administrado pela Companhia Vale do Rio Doce, e Ubu, administrado pela Samarco — é que continuarão funcionando fora da operação direta do Porto de Vitória. Mas, mesmo assim, vão recolher os valores tarifários por tonelada transportada.

Esse valor, de acordo com os últimos dados, oficiais, segundo uma tabela conhecida como N, significam Cr\$ 0,7914 por tonelada no porto de Tubarão e Cr\$ 3,6329 por tonelada no porto de Ubu, no município de Anchieta. Os valores cobrados no porto de Vitória e Capuaba variam de

Fica só o orgulho

De 1º de janeiro a 31 de maio, mais baixos e os fornecedores

Fica só o orgulho

De 1º de janeiro a 31 de agosto passado, o porto de Vitória arrecadou uma quantia fantástica: 1 bilhão 450 milhões de dólares, correspondente a um movimento de exportação de 51,7 milhões de toneladas, ou 30% de tudo quanto o Brasil já exportou neste período.

No dia 31 de dezembro, entre sorrisos e tapinhas nas costas, a administração do Porto terá o prazer de anunciar que a meta estabelecida no início do ano foi alcançada, gerando uma arrecadação global de cifras quase inimagináveis: 2 bilhões 500 milhões de dólares.

Agora a pergunta: quanto o Estado do Espírito Santo ganha com isso? E a resposta: nada. Absolutamente nada.

O porto de Vitória limita-se apenas a manter 1.250 empregados diretos e outros seis mil indiretos, através de organizações diversas, pagando salários proporcionais a qualquer outra empresa do Estado. E não há favor nessas contratações. Há apenas necessidade de gente para movimentar esse gigante em arrecadação.

Para o minguado orçamento do Estado, o porto de Vitória em nada contribui. Não paga impostos, não recolhe insumos, não contribui sob qualquer pretexto e, na verdade, nem sequer gosta de comprar no comércio ou na indústria local, o que geraria um movimento indireto.

Até mesmo nas compras que faz de material de expediente o porto de Vitória opta por outros centros, como Rio de Janeiro e São Paulo, alegando que lá os preços são

mais baixos e os fornecedores dispõem de grandes quantidades, ao contrário do que, segundo a administração local, acontece em Vitória.

Da receita de taxa e melhoramento de portos que o Porto de Vitória recebeu este ano, no valor global de Cr\$ 2 bilhões, absolutamente nada foi gasto no Espírito Santo. Todo o dinheiro empregado sob esse título destinou-se a empresas de outros Estados, a maioria de outros países até.

O mesmo tem acontecido com a receita operacional de custeio, que dispõe de uma verba orçamentária que atinge a casa de Cr\$ 1 bilhão 500 milhões este ano. Perto de 98% desse dinheiro foram movimentados fora de Vitória e fora do Estado do Espírito Santo, para tristeza de comerciantes e industriais.

O próprio administrador do porto de Vitória, Jacob Ayub, admite em certo momento que todo o lucro obtido aqui é enviado para a Portobrás. E esse dinheiro volta? "Nem sempre" — reconhece ele, para emendar rápido — "Mas, em outros anos vem muito mais, depende das nossas necessidades".

Vitória pode se orgulhar de ter um dos quatro melhores e mais rentáveis portos do Brasil, mas deve se conscientizar de que não obtém absolutamente nada além de tanto ufanismo. Os reinvestimentos feitos no Estado só utilizam equipamentos de outros centros sem dar vez aos produtos locais.

Além deles, outros seis mil elementos estão ligados ao porto indiretamente, mas dependendo dele em tudo. Estes são representados por estivadores, arrumadores, conferentes de cargas, vigias portuários, práticos, agentes de rebocadores e agentes de navios. E esse número, segundo Jacob Ayub, tem aumentado muito.

Toda essa gente permite um movimento adicional no comércio e na indústria da Grande Vitória de uma quantia superior a Cr\$ 1 bilhão por mês, conforme os cálculos aproximados feitos pelo administrador do porto de Vitória. "Como é, então, que não se pode considerar importante a participação do porto na vida do Estado?" — pergunta ele.

NOVOS EMPREGOS

As perspectivas para o setor portuário na Grande Vitória parecem ser muito favoráveis. O porto atual, em sua primeira fase, que é a atual, administra a área de Vitória e de Barra do Riacho — Capuaba, embora sendo outro cais, também é considerado porto de Vitória, funcionando, portanto, como uma extensão simples — em Aracruz.

A partir de 1983, no entanto, ele alcançará a segunda fase, com a conclusão e entrega ao empresariado de um novo porto, o de Praia Mole, nas proximidades da Companhia Siderúrgica de Tubarão, destinado a atender as

Os valores cobrados no porto de Vitória e Capuaba variam de acordo com o produto.

SEMPRE RICO

Todas essas informações indicam, seguramente, que o porto de Vitória continuará sempre rico, com uma arrecadação crescente, por causa da sua posição particularmente estratégica. Para os estados de Minas Gerais e Goiás, por exemplo, é mais fácil exportar os seus produtos através do Espírito Santo.

Há poucos dias, a diretoria da Fiat Automóveis, com sede em Minas Gerais, anunciava sua disposição de exportar seus produtos utilizando o porto de Vitória, ao invés do Porto de Santos, como fazia até pouco tempo. E na sua esteira muitas outras grandes empresas vão vir, garantindo um volume maior de negócios.

O incentivo do Governo Federal às exportações, repetido diariamente, é outro ponto que garante a expansão do porto de Vitória. As pessoas só sentem falta é da reciprocidade. Elas alegam que o crescimento existe, o faturamento se torna assombroso, mas ainda é feito em benefício da cidade e do Estado com tanto lucro.