



Planejamento portuário vai ampliar a eficiência operacional

# Plano Diretor dinamiza os serviços portuários

AJ13169



Alargar os horizontes operacionais dos portos de Vitória e Capuaba, com o objetivo de reeditar em 85 os progressivos resultados na movimentação de carga alcançados em 84, é a proposta da diretoria da Companhia Docas do Espírito Santo.

Para esse trabalho, consta o estabelecimento de um Plano-Diretor de ocupação racional dos portos da Codesa, em consequência de transferência de interesse da Companhia Vale do Rio Doce e Usiminas, para a Codesa, tendo em vista ao fim da concessão dos berços do Atalaia, os dolfin s. Usiminas-carvão e Usiminas pau-fino. Assim, a Companhia Docas estará passando para seu acervo um potencial maior para atendimento de seus usuários, criando condições para instituição de um Plano-Diretor de ocupação dessas áreas anteriormente privatizadas.

Apesar da crise econômico-financeira do começo desta década, a área do Espírito Santo foi, de certo modo, privilegiada, não demonstrando tanto reflexo dessa aguda recessão, sentida mais de perto nos últimos três anos. As explicações encontradas pela Codesa, para esse fenômeno, estão baseadas na política desenvolvida pelo Ministério dos Transportes, cujo enfoque foi o de facilitar, estimular e aumentar a exportação. Nesse sentido, as 3 milhões 372 mil toneladas de carga movimentadas pelos portos da Codesa, no ano passado, contribuíram para eleger o Brasil o 16º entre os países exportadores.

## EVOLUÇÃO PORTUÁRIA

Mas, para obter esse comportamento operacional, a Companhia sofreu grandes transformações, a começar de sua subida de status, de Administração do Porto de Vitória a integrante do Sistema Portobrás. O primeiro ano, evidentemente, foi tomado de conhecimento para abalizar as normas da empresa. Em 84, estabeleceram-se todas as diretrizes básicas para futura evolução dos portos da Codesa, mediante reuniões realizadas no Ministério dos Transportes.

Foi numa dessas reuniões que nasceu a Portaria 193/84, que determina a transferência de quatro berços, já em 85, à administração da Codesa. Isso cria condições para se estabelecer um Plano-Diretor de ocupação racional dos portos e da transferência de interesses da Vale do Rio Doce e Usiminas para a Codesa.

Com o término das concessões, a Usiminas, na parte de importação de carvão, irá para Praia Mole, onde existe um berço especializado com alta capacidade de aten-

dimento, e também possibilitando a utilização de navios maiores, consequentemente, fretes melhores, custos menores do carvão importado, e a parte do gusa que continuará ser atendida através dos portos de Vitória.

O terminal de cereais, apelidado de **meio-berço** — só podia operar na parte de sugadores —, tinha uma pista de pouco mais de 80 metros na qual os sugadores podiam operar. Então, para descarga ou para carga do navio, este era desatracado, rodado e, onde era proa passava a ser popa, virando assim para complementação da carga, e isto mais de uma vez para se manter o trim da embarcação. Com a passagem do Atalaia e do Eumenes Guimarães para a Codesa, a prioridade será para o cereal.

Dentro dos planos traçados pela administração da Codesa, a pista do sugador, será levada sobre o cais do Atalaia. Dessa forma, o navio não precisará estar sempre rodando. Com isso, poderá ser desocupada parte de um berço que dava uma utilização muito baixa — que era o berço que estava em frente ao planejado frigorífico. Esse berço poderá se transformar, também, em atendimento de produtos siderúrgicos. Com Praia Mole funcionando na parte desses produtos, para a Codesa, bastariam dois berços para atendimento de produtos siderúrgicos. Já existe um em frente ao frigorífico e o berço contíguo para produtos siderúrgicos e poderá, junto ao Ro-Ro, ficar um berço onde já existem dois guindastes de 40 toneladas. Então, com aquela retroária toda, além do portão para ova e desova, será proporcionado ao usuário um excelente berço de contêiner, cuja pavimentação do pátio já foi executada com recursos próprios, assim como a montagem e frete do segundo guindaste.

## CASO DOS FRETES

O frete marítimo tem sido motivo de muitas discussões na área portuária, tanto pelas companhias quanto pelos usuários. Atribui-se esses desdobramentos, à conjuntura mundial, onde existe um excesso de disponibilidade de oferta de navios, para o movimento que se pretende deslocar sobre os oceanos. Assim, a existência de uma disputa por fretes resulta na sua redução.

Recentemente, no Brasil, foi necessária a formalização de uma denúncia acerca de problemas de conferência, de fretes, uma vez que tornava-se impossível manter os fretes acordados, face a evidência de que as bandeiras estrangeiras poderiam oferecer fretes mais baratos.