



ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA

A GAZETA

Vitória(ES), segunda-feira, 26 de outubro de 1992 — Número IV



Companhia
Vale do Rio Doce

DOCUMENTO ESTADO

I — OS PRIMÓDIOS (1535-1822)

Índios, 7000 anos atrás
Vasco, o donatário infeliz
A empresa jesuíta
A civilização carangueja
Os nossos heróis
A complexa relação com Minas

II — O POVOAMENTO (1822-1940)

Surge o rei café
Chegam os novos imigrantes
O fabuloso rio Doce
A capital secreta do mundo
Jerônimo Monteiro, o inovador
O porto das canoas de Santa Leopoldina

III — A MODERNIZAÇÃO (1940-1960)

O porto de Vitória
O fim das tropas nas rodas do caminhão
O despertar turístico
O nascimento da Universidade
Dos anos JK nada sobrou para o Estado

IV — A GRANDE VIRADA (1960-1980)

O papel da Cia Vale do Rio Doce
O Corredor de Exportação
O onipresente eucalipto
O êxodo rural
O fim da madeira na região Norte
Os minerais
A influência de 64

V — O ESTADO CONTEMPORÂNEO (1980-1992)

Café, o fim da monocultura
A diversificação agrícola
Balanço dos incentivos fiscais
Entre morros e mangues da Grande Vitória
1990 — os governos de esquerda
Poluição, o outro lado da indústria

VI — NO SÉCULO XXI (Nosso futuro)

Perfil psicossociológico do capixaba
Retrato do Estado nas artes, arquitetura,
cinema, culinária, história, teatro,
música, folclore, dança, jornalismo.
Principais problemas: saneamento
planejamento, urbanização
Índices sócio-econômicos



O Porto de Tubarão teve peso significativo na mudança do perfil econômico do Espírito Santo

A grande virada

Inaugurado em 1966, o porto de Tubarão, junto a Vitória, iniciou a virada que mudaria o eixo da economia capixaba, até então dependente do café. Nas décadas de 70 e 80, o Espírito Santo se engajou de corpo e alma na implantação dos chamados Grandes Projetos, com destaque para a usina de aço da CST, a fábrica de celulose da Aracruz e as plantas de pelotização de minério de ferro da Vale do Rio Doce. Graças à virada, em cerca de 20 anos o peso da indústria na economia passou de 7% para 40%.

Às fontes vivas da história

“Os galhos dos cafezais são tenros demais para suportar os nossos sonhos de progresso”

Jones dos Santos Neves, interventor e governador do ES nas décadas de 40 e 50

O Documento Estado começa a mexer a partir de agora com a história

contemporânea do Espírito Santo. Nos três primeiros documentos que circularam em julho, agosto e setembro, ocupamo-nos principalmente do passado. Nossas fontes foram basicamente os livros. Agora, encontramos fontes vivas.

Os historiadores nem sempre concordam, mas para o caso do Documento Estado ficou convenção que a história do Espírito Santo mais recente começa de fato na década de 60, quando a economia capixaba foi afetada por uma combinação de eventos, a saber:

■ A crise da lavoura cafeeira, que culminou com a erradicação de boa parte dos cafezais existentes no Estado. (Ver *Êxodo dos sem-café*).

■ A construção do porto de Tubarão, obra feita em três anos e inaugurada em 1966, abrindo novos horizontes para a economia capixaba.

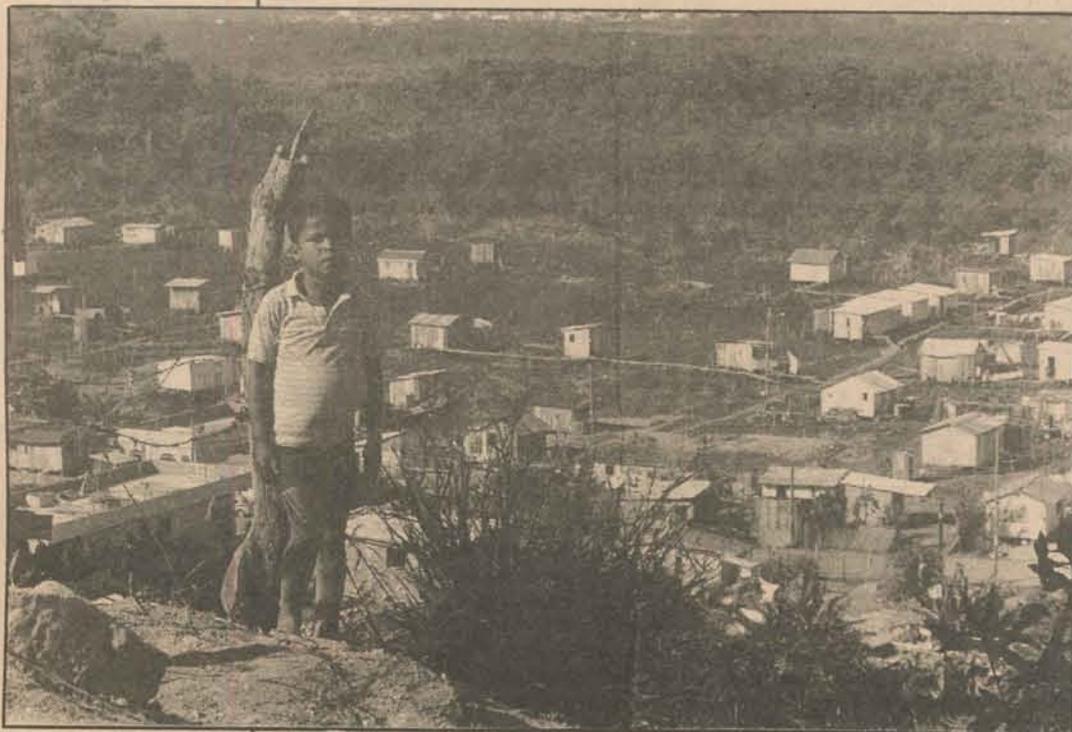
■ A criação de incentivos fiscais e de um sistema de financiamento público para investimentos privados.

A erradicação dos cafezais capixabas abriu caminho para uma renovação da cafeicultura, que entraria na década de 70 plantando a variedade africana Conillon, hoje

responsável pela maior parte dos 500 mil hectares de cafeeiros existentes no Estado. Vamos esmiuçar esse tema no próximo documento, em novembro.

O porto de Tubarão fez a Vale abrir sucessivamente seis usinas de pelotização de minério de ferro em Vitória. Com um porto e uma ferrovia praticamente especializados em minério de ferro, Tubarão tornou-se o local ideal para a implantação da última grande siderúrgica estatal do Brasil. Ao lado da Aracruz, a CST representa mais da metade do Produto Industrial Bruto do Espírito Santo, calcula o economista Ricardo Santos, secretário-executivo do Geres.

Se Tubarão desencadeou macroprojetos, o sistema de incentivos fiscais viabilizou centenas de médios empreendimentos. Graças a esses fatores combinados, o Espírito Santo chegou a um novo estágio econômico. Na década de 60, a indústria representava cerca de 6% do PIB do Espírito Santo. Atualmente, representa 40%. O Espírito Santo é um estado industrial que deve muito do seu impulso à Companhia Vale do Rio Doce, à Aracruz Celulose e à CST, os três gigantes que mudaram a fisionomia do Espírito Santo contemporâneo.



No caminho do êxodo, a Grande Vitória foi literalmente tomada por milhares de barracos

O êxodo dos sem-café

O Governo pagou para arrancarem cafezais. Assim começou, em 67, o inchaço de Vitória

Na década de 60, o Governo federal decidiu que as lavouras de café do Espírito Santo deveriam ser arrancadas do chão. Agrônomos do hoje extinto Instituto Brasileiro do Café, munidos de ordens de pagamento bancário, percorreram o interior e estimularam os cafeicultores, pagando uma indenização por pé arrancado. Lavoura arrancada, com vistoria do agrônomo, era dinheiro no bolso.

Mas não havia alternativa econômica, na época, que suprisse na agricultura qualquer pouco que o café, de mercado em baixa, proporcionasse. Tirava-se o rei do trono e perdia-se uma fonte econômica fundamental, principalmente para os cofres públicos, que sobreviviam graças aos cafezais.

Sem café e sem qualquer outra fonte de renda, braços avulsos, meeiros e pequenos proprietários rurais começaram a debandada rumo às cidades e aos Estados do Norte do Brasil. Era o chamado êxodo rural. Eles queriam trabalho, casa, escola, saúde e dinheiro para sobreviver. O processo migratório durou quase duas décadas e nada se fez para estancá-lo.

Na mesma década de 60, a Grande Vitória já recebia os primeiros projetos de impacto econômico: o porto de Tubarão, as usinas de pelotização e algumas indústrias de menor porte. Atrativos certamente oportunos que somariam, ano a ano, levas de habitantes aos que originalmente habitavam a região.

Findo este período de transição econômica, em que a grande virada começava a acontecer, o Espírito Santo instituiu vários instrumentos de modernização: criou o Banco de Desenvolvimento e um completo sistema de incentivos fiscais; abriu estradas; investiu em energia e telefones; reservou na Serra uma área industrial (denominada Civit); buscou recursos fora, entre outros.

Em Brasília, sob o comando da Revolução de 64, estabeleciam-se, sucessivamente e a cada ano, os PNDs (Planos Nacionais de Desenvolvimento). Neles havia a oportunidade única de se combater a pobreza dos capixabas. Assim, vários projetos floriram: a Companhia Siderúrgica de Tubarão, a Aracruz Florestal (e depois a Aracruz Celulose), o projeto da Flonibra (que não saiu do papel apesar de ter plantado eucaliptos) e um projeto

de estaleiro naval, que também gorou.

Afinados com a nova política industrial, os primeiros governadores da Revolução (Christiano Dias Lopes, Arthur Carlos Gerhardt Santos e Elcio Álvares) orquestraram a rara oportunidade que o Espírito Santo teve em sua história para sair do atoleiro econômico. Não se discute aqui se este processo foi imposto de fora para dentro. O que interessa é que ele aconteceu.

Quando Elcio assumiu o Governo, em 1975, o Brasil vivia Geisel. E o Espírito Santo já tinha delineado o que queria em termos de investimentos. Com seus discursos exagerados, ele começou a passar a idéia de que, finalmente, tudo mudaria a partir dos grandes projetos. E foi com esta perspectiva adocicada que se empenhou em apoiar o começo de um novo perfil industrial.

Nos becos, nas vilas, nas grotas, onde quer que estivesse, Elcio só era otimismo. E estendia um enternecedor convite a todos quantos quisessem ver o nascimento do Espírito Santo do futuro, onde de certo não faltariam empregos, escolas, hospitais, casas. Ele tinha razão. Estava acontecendo a grande virada, cuja estrutura fora implantada nos governos anteriores.

Só que, na esteira de muito discurso, um tanto distorcido da realidade futura imprevisível, as levas de braços, meeiros e pequenos proprietários engrossaram rumo à Grande Vitória. Aqui, nela, faltavam habitações, faltava transporte, faltavam escolas e saúde, faltava segurança. E foi no tempo de Elcio que se iniciaram os projetos de construção maciça de conjuntos residenciais. Instituiu-se, inclusive, de forma inédita, o Bairro do Salamin, de quarto e banheiro, para famílias de baixa renda.

Na pregação de tanta esperança nascia a miséria. A violência começou a bater ponto na cidade. As favelas proliferaram rapidamente. Os mangues e os morros foram literalmente invadidos. E não havia como atender ao mesmo tempo a tanta demanda social.

Entre o emprego, o subemprego, o quebra-galho, o camelô e outras formas de ganhar a vida, muita gente cresceu com o Espírito Santo. E muitos ainda esperam o beneplácito de tanta esperança. Hoje, metade da população capixaba vive na cidade grande. Bem ou mal. Mas vive.

DOCUMENTO
ESTADO

REALIZAÇÃO

REDE GAZETA
DE COMUNICAÇÕES
JORNAL, RÁDIO E TELEVISÃO (VITÓRIA - ES)

UFES
UNIVERSIDADE
FEDERAL DO
ESPIRITO SANTO

Patrocínio

- Companhia Vale do Rio Doce
- Assembléia Legislativa do Espírito Santo

Expediente

Pesquisa e textos: Abmir Aljeus, Geraldo Hasse e Linda Kogure

Fotos: Tadeu Bianconi, Valter Monteiro e Arquivo AG

Concepção gráfica: Sebastião de Vargas

Ilustração: Pater

Edição: Geraldo Hasse e Orlando Eller

Conselho Editorial

Universidade Federal do Espírito Santo — Átila José dos Santos e Miguel A. Kill (Didática e Prática do Ensino); José Antônio Buffon (Economia); Margareth Vetis

Zaganelli (História); Noerberto Caus (Geociências); Antônio David Protti (Secretaria de Comunicação) e Giovandro Marcos Ferreira (Comunicação Social). Coordenação de Leda Maria Couto Nogueira (Sub-Reitoria Acadêmica).

Bibliografia

Governo Christiano Dias Lopes Filho — Desafio & Resposta — Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo 1967-70

Companhia Vale do Rio Doce — 40 anos
Companhia Vale do Rio Doce — 50 anos de História
Buffon, José Antônio — O Café e a Urbanização do Espírito Santo: Aspectos Econômicos e Demográficos de Uma Agricultura Familiar, tese de mestrado, Unicamp, 1992.

Como a terra ficou pelada

A devastação da floresta, a partir da década de 50, acabou com uma rica fonte de recursos

Quando o café capixaba foi colocado em xeque, na década de 60, pela política oficial de erradicação dos cafezais improdutivos, muitos agricultores foram tentar a sorte num outro jogo mais fascinante e perigoso: a exploração madeireira da região Norte do Espírito Santo, onde existia a maior concentração de jacarandás do planeta.

“Como negócio, melhor do que a madeira, só o café”, reconhece o madeireiro Adhemar Musso Leal, aracruzeno de 62 anos que entrou nessa onda econômica na década de 50 para só sair há dois anos, quando vendeu sua indústria de laminados. Líder do ramo, exerceu cinco mandatos no Sindicato da Indústria de Madeira do Espírito Santo e foi secretário de Indústria e Comércio no Governo Eurico Rezende (1979-1982).

Segundo Adhemar Musso Leal, o ciclo da madeira na região Norte começou na década de 50, quando a BR-101 cortou a região, trazendo a primeira ponte rodoviária sobre o rio Doce, junto a Linhares, que por muito tempo defenderia com orgulho o título de capital da madeira do Espírito Santo.

Antes das estradas, a exploração madeireira era restrita ao consumo local. Os toros exportados para outros países — Argentina, Uruguai, Portugal, Alemanha e Estados Unidos, principalmente — só podiam deixar a região por água. Em Conceição da Barra, recorda Musso Leal, a Irmãos Dourado transportava madeira em pequenos barcos para o embarque internacional no porto de Vitória.

Junto com as estradas, a exploração madeireira foi beneficiada pela abundância de energia elétrica. Antes, as árvores eram cortadas com machado e serra. Nas serrarias, as duplas da serra manual foram rapidamente substituídas por serras mecânicas, infinitamente mais velozes e precisas. Foi assim, no ritmo do caminhão e da energia elétrica, que a região Norte do Espírito Santo entrou na era do progresso.

Enquanto JK viajava pelo Brasil inaugurando obras e semeando a lenda do desenvolvimento, caíam no Norte capixaba milhares de cedros e perobas. Enquanto os centros urbanos baianos cantavam ou comentavam a bossa-nova, os pioneiros do Norte capixaba abatiam perobas e jequitibás. E o verdejante Norte do Espírito Santo, com uma floresta Atlântica tão variada que causava admiração nos cientistas estrangeiros, era invadido por um exército de modernos lenhadores, com suas moto-serras.

Era a resposta capixaba ao desafio da era JK. Na construção de Brasília, a madeira do Espírito Santo estava presente. E comparecia a outras obras e inaugurações. O Espírito Santo participava da

arrancada do Brasil rumo ao seu futuro de potência emergente... até a madeira acabar.

Crime

“O que acabou com a floresta do Norte não foi a atividade madeireira”, afirma Adhemar Musso Leal, lembrando que o crime teve co-autores. Os mais citados são os produtores de carvão, os pecuaristas e os agricultores. Embora possa parecer cínico, o argumento de Musso Leal é sério. Segundo ele, a atividade madeireira não faz derrubada por ser seletiva, baseada na exploração de poucas espécies. No Norte capixaba, sem contar o estupendo jacarandá — espécie hoje em perigo, segundo a autoridade ambiental —, os madeireiros tinham preferência por cedro, peroba, jequitibá, sucupira preta e frejó.

Se apenas os madeireiros tivessem o direito de explorar a mata Atlântica, ela continuaria de pé até hoje, argumenta Musso Leal. O problema é que atrás vinham os carvoeiros, os pecuaristas e os lavradores, todos querendo o desaparecimento do mato para viabilizar o próprio negócio. Para o proprietário das terras, que nunca soubera fazer dinheiro com a floresta, todo forasteiro era bem-vindo, pois geralmente trazia uma boa oferta. Alguns forasteiros traziam também problemas. Crimes. Mortes. Tocaias na mata. Não eram muitos, mas criavam grandes confusões.

O Governo a tudo assistiu sem tomar partido e sem sequer cumprir a lei que mandava (e ainda manda) reflorestar as áreas desmatadas. “Nós sempre pagamos a taxa de reflorestamento”, lembra Musso Leal. Até meados da década de 60, o pagamento era ao Instituto Nacional do Pinho. A partir de 1967, ao Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal. E nos últimos anos ao Ibama — Instituto Brasileiro de Administração do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. “Sempre pagamos mas o Governo não plantou”, reforça Musso Leal, que se “cansou” de atuar no ramo, “onde o madeireiro é visto como bandido”.

Pressão do Governo

Apesar de incomodado com a contínua interferência do Governo no setor florestal, o ex-líder madeireiro aplaudiu a decisão do Governo, na década de 60, de proibir a exportação de toros. A partir daí a exportação passou a ser sustentada pela indústria da madeira, especialmente a de laminados, feitos de espécies valorizadas, como o jacarandá, capaz de apresentar desenhos fantásticos.

A partir da década de 60, a atividade madeireira foi sendo acuada pelo Governo, de acordo com a ótica de Adhemar Musso Leal. Ele considera desigual o tratamento aos madeireiros e, por outro lado, aos fabricantes de celulose. “O que sobrou da mata nativa foi derrubado para o plantio de eucalipto com



Foto Chico Guedes

incentivo fiscal”, diz ele, salientando que o pretexto usado para justificar a derrubada da mata nativa, na região de Aracruz, Linhares e São Mateus, foi o de que ela não possuía essências florestais valiosas, capazes de interessar a um madeireiro.

Com as restrições à retirada de madeira e outras medidas que culminaram com a proibição dos desmatamentos, os madeireiros capixabas abandonaram o ramo ou cruzaram a divisa com a Bahia, onde reforçaram consideravelmente o exército das moto-serras. Quando a madeira se tornou escassa ou proibida, eles subiram para Rondônia, o Pará ou o Mato Grosso, cujos desmatamentos devem muito ao espírito de aventura, à garra e à tecnologia dos madeireiros capixabas.

Memória

Toda essa história nunca foi contada direito, até porque ocorreu simultaneamente a outros desmatamentos, especialmente os do Pará e do Paraná. Uma das grandes referências numéricas da epopéia da madeira capixaba é que, na década de 60, Linhares chegou a ter mais de 400 indústrias mexendo com a madeira. No fim da década de 70, ainda havia 380 serrarias no município. Em 1989, não eram mais de 20.

A maior personagem desse período é o vitorienso Rainor Grecco, que se orgulhava de se dizer o maior devastador do planeta, título “conquistado” entre o Norte capixaba e o Sul baiano, antes da sua transferência para Rondônia.

O que sobrou das florestas do Norte está disseminado por fazendas e reservas públicas ou particulares. As duas maiores, totalizando 47 mil hectares — Sooretama e Vale do Rio Doce —, estão juntas dentro de Linhares, que ficou assim com uma considerável floresta, para nunca esquecer como era a mata Atlântica do Norte do Espírito Santo.

Cenas outrora comuns ainda se repetem de forma criminosa nas reservas do Espírito Santo



Musso Leal não culpa os que tiraram da mata as árvores, mas os pecuaristas

A dupla do 'milagre'

De 67 a 74 eles
construíram um novo Estado

Levante-se a história dos últimos 30 anos do Espírito Santo: numa série de episódios decisivos para a atual organização do Estado, Christiano Dias Lopes Filho e Arthur Carlos Gerhardt Santos aparecem com destaque, trabalhando juntos no começo e sozinhos depois.

Advogado que dirige atualmente uma faculdade de administração em Vitória, Christiano era do antigo PSD e lutou para ganhar o governo estadual do poder militar instalado em 1964. Governou de 1967 a 1970, assentando as bases do Espírito Santo moderno. Criou o sistema de incentivos fiscais, o banco de desenvolvimento estadual, o plano rodoviário "espinha de peixe" (assim chamado por tomar como eixo a BR-101) e uma série de projetos, entre eles o da Rodovia do Sol (Marataízes-Nova Almeida).

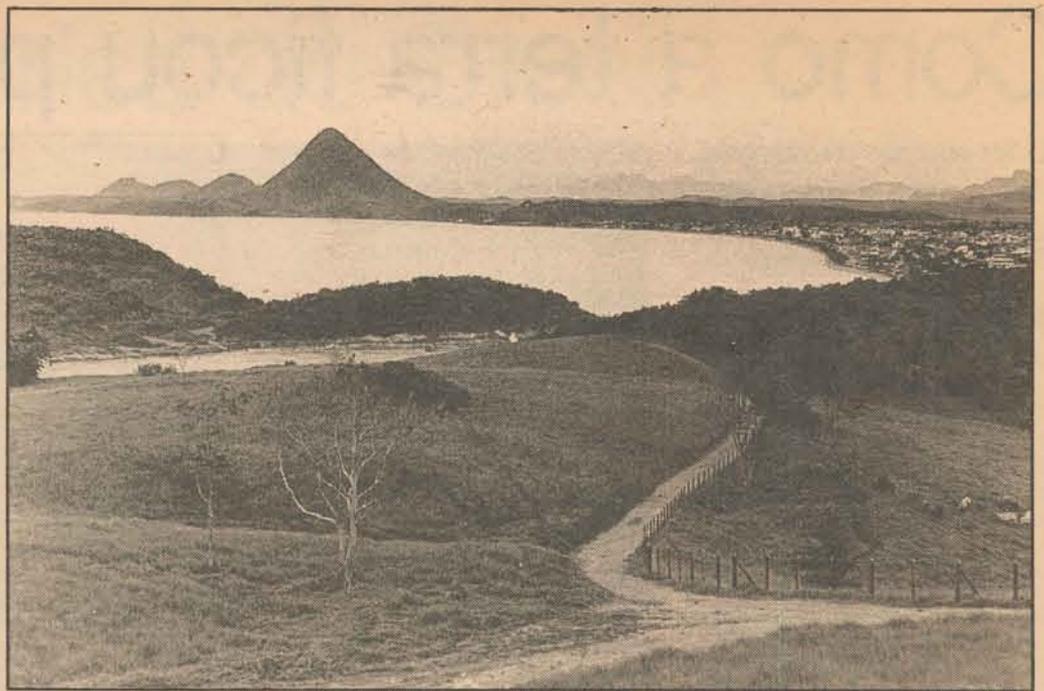
Engenheiro civil que atualmente mantém um escritório de consultoria em Vitória, Arthur Carlos foi diretor do Departamento de Estradas de Rodagem na década de 50 e secretário de Planejamento e Obras no Governo tampão de Rubens Rangel, vice de Francisco Lacerda de Aguiar (1963-66), que largou o cargo pressionado por acusações de corrupção, nos primeiros tempos do regime militar.

Quando Christiano assumiu o governo, Arthur não chegou a deixar a administração pública, tornando-se o primeiro diretor da Companhia de Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo (Codes), embrião do Bandes, ambos criados em 1967. A dupla de sucesso nos tempos do plantio desfez-se no período seguinte, quando Arthur Carlos se tornou governador (1971-1974) e colheu os primeiros frutos daquele período lembrado como o do "milagre econômico brasileiro".

Se na gestão de Christiano foram criados os incentivos fiscais, na de Arthur deslançou o Centro Industrial de Vitória. Sob Christiano a cafeicultura capixaba foi penalizada com a erradicação dos cafezais improdutivos, medida que acentuou o êxodo dos campos para as cidades. Arthur financiou o plantio da variedade africana conilon, que em poucos anos tomara conta da cafeicultura capixaba.

Seja quem for o pai do Espírito Santo moderno, Arthur e Christiano formaram uma dupla de sucesso nos primeiros momentos da Revolução de 1964. Foram eles os primeiros capixabas a admitir que a pobreza do Estado precisava ser superada com as mesmas armas usadas no Nordeste — os incentivos fiscais, fundamentais para expandir as poucas indústrias já existentes e viabilizar centenas de novas empresas de pequeno e médio porte.

Para mostrar que as dimensões do porto de Tubarão eram gigantescas na época, o ex-governador Arthur Carlos Gerhardt Santos conta um episódio da inauguração. O presidente Emílio Garrastazu Médici parecia não acreditar na capacidade de cada carregador automático — 16 mil toneladas de minério de ferro. No palanque, Médici inquiriu autoridades e técnicos até se convencer de que aquele número fazia sentido. Só então contou a origem de sua incredulidade. É que, dias antes, num encontro com o ditador da Bolívia, o general Hugo Banzer se mostrava entusiasmado com um contrato de exportação de minério de ferro que acabara de assinar: a Bolívia embarcaria 16 mil toneladas também — por ano.



O projeto viário de Christiano considerava o potencial turístico

'Criamos o suporte'

Orgulhoso da obra que realizou em seu tempo de governo, Christiano Dias Lopes prefere não discutir sobre quem prestou mais serviços ao Espírito Santo como governador. Fiel a esse espírito, ao invés de dar uma entrevista, preferiu escrever um longo depoimento sobre a situação do Estado antes, durante e depois do seu período (1967-70). Eis uma síntese:

Década de 60 — "A década de 60 marcou a fase aguda de transição da economia capixaba. E não foi uma passagem tranquila. Ao contrário, operou-se no vértice turbulento de uma crise sem precedentes na história capixaba, provocada pela aceleração da queda do café".

Agricultura — Em 1950, a agricultura participava com 50,3% na composição da renda interna do Espírito Santo. O café representava 29,6%. Em 1960, a agricultura tinha caído para 41,8% e o café para 13,8%. Em 1967, o café chegou ao índice mais baixo, 4%".

Desemprego — "Foram erradicados 180 milhões de pés de café, liberando-se em torno de 150 mil hectares de terra. A mão-de-obra dispensada atingiu 60 mil empregos. Cerca de 18 mil empregos foram abertos na pecuária. Calculou-se na época que 30 mil pessoas passaram a morar em favelas".

Infra-estrutura — Em 1967, o Espírito Santo era um Estado estrangulado em sua infra-estrutura: transporte, comunicação, energia elétrica, educação e saúde. A BR-101 e a BR-262 eram lentas, quase paralisadas. Na região Norte, apenas Colatina se comunicava por telefone com a capital. Em energia, o Es-

tado tinha 1% da potência instalada do Brasil. Cerca de 39% das crianças de 7 a 14 anos não tinham escola. Em 17 municípios não havia médico".

Renda — Em 1960, a renda per capita do Nordeste era de 13.500 cruzeiros antigos. A do Espírito Santo, 17.300. A do Centro-Sul, 49.000. Ficamos ilhados, economicamente achatados, sem participar do impulso dinâmico do Centro-Sul e sem gozar dos incentivos fiscais criados para o Nordeste".

Incentivos — "Durante os dois primeiros anos de governo (67/68), tentamos fórmulas para bloquear o esvaziamento econômico do Estado. O que se revelou viável foi permitir que os contribuintes domiciliados no Espírito Santo pudessem aplicar no Estado os incentivos para pesca, turismo e aquisição de ações. Restava mostrar aos governadores do Nordeste que a solução não prejudicava a receita da Sudene. Foi o que fiz em janeiro de 69. Não fui de pires na mão, como equivocadamente, às vezes, tem sido noticiado.

Christiano:
"O Estado se perdeu na poeira dos grandes projetos"



O Espírito Santo queria mostrar que não era justo drenar recursos da sua combatida economia para desenvolver outras regiões".

Virada — "Deixamos o Espírito Santo equipado para a grande virada na história do seu desenvolvimento. Arthur Carlos Gerhardt Santos consolidou, em todas as áreas, os instrumentos de captação de recursos e de monitoramento das ações desenvolvimentistas. E partiu para a viabilização dos chamados Grandes Projetos, consoante a tese, que defendia, de que a industrialização do Estado não se consolidaria através das pequenas e médias empresas. Os governos seguintes, até 1986, desarticularam, em boa parte, pela reforma ou extinção, nem sempre criteriosamente pensadas, a estrutura concebida e implantada. Mesmo assim, o que restou deu suporte ao Estado para as décadas seguintes. Essa grande virada só se realizou, em verdade, graças às condições favoráveis criadas no governo federal durante o regime militar".

A113210-5



A usina de Tubarão, resultado de esforço em torno dos grandes projetos

'Éramos um Nordeste'

Depois de governar o Espírito Santo, entre 1971 e 1974, o engenheiro Arthur Carlos Gerhardt Santos fez carreira na área empresarial, assumindo sucessivamente a presidência da CST, da Aracruz Celulose e do grupo Tristão. Nos últimos dois anos, toca a sua própria empresa de consultoria, onde continua se empenhando pelo desenvolvimento do Espírito Santo, com o entusiasmo e a confiança típicos da mentalidade desenvolvimentista que dominou o país nos anos 70.

No depoimento que fez ao Documento Estado, Arthur Carlos expôs o seu ponto de vista sobre alguns aspectos da economia e da política no Espírito Santo.

Administração estadual — "Eu passei muitos anos sem ter contato com a máquina burocrática. Agora, o que me surpreende é a deterioração da qualidade do pessoal empregado pelo Estado. A máquina perdeu enquanto a economia estadual dava um salto à frente".

Café — "A erradicação do café foi um grande benefício para o Espírito Santo. Em 1971, contra a vontade do IBC (Instituto Brasileiro do Café), nós financiamos o plantio de café conilon. Hoje, em menos da metade da área ocupada antigamente, nós produzimos três vezes mais café".

Incentivos fiscais — "O sistema de incentivos fiscais do Espírito Santo é um sucesso espetacular. Sem ele a maioria das empresas não se instalaria no Estado. Foi com o incentivo fiscal que se transferiu de Cachoeiro para o Centro Industrial de Vitória uma velha fábrica de cimento, que pôde ser inteiramente modernizada".

Arthur
Carlos diz
que o ES
deu um
salto



Grandes projetos — "Os grandes projetos, a começar pelo porto de Tubarão, foram benéficos para a dinamização da economia. Veja por exemplo a escala das coisas quanto à energia elétrica: apenas uma turbina da CST, que funciona com o aproveitamento de gases do alto-forno, gera mais eletricidade do que Rio Bonito e Suissa, as duas maiores hidrelétricas do Estado na década de 60. Em Aracruz, onde a economia local era paupérrima, operam hoje 38 empresas criadas para atender às necessidades da indústria de celulose".

Qualidade de vida — "O padrão de vida melhorou muito no Espírito Santo, nos últimos 20 anos. A expectativa de vida do capixaba, que era igual à do Nordeste, agora equivale à do Rio Grande do Sul — a mais alta do Brasil".

Polição — "Virou moda reclamar da poluição, por influência da falsa cultura do Augusto Ruschi. Ele disse que a CST provocaria uma nuvem de

enxofre de 250 quilômetros! E, na verdade, a CST possui o menos poluente alto-forno do mundo, projeto japonês. O problema mais grave na CST está sendo negociado: é a coqueria, mais a aciaria, projetadas pelos italianos, com dados fornecidos pelos brasileiros. É claro que é preciso despoluir o ar de Vitória, como está sendo feito. Mas eu pergunto onde foi parar, o que fizeram com o projeto de zoneamento ambiental doado ao município da Serra pela empresa italiana Italmimpianti na época da construção da CST. Na época ninguém ligou para isso".

Desenvolvimento — "Desenvolvimento é criar emprego. Não se cria o desenvolvimento com bloqueios. Há 20 anos, nossa arrecadação era abaixo de 1 milhão de dólares por mês. Agora, com crise e tudo, está entre 30 e 40 milhões. Nós éramos como o Nordeste. Agora, somente a Bahia e Pernambuco, entre os Estados nordestinos, arrecadam mais do que nós. Ora, nós estamos no caminho do desenvolvimento".

Civit, teu nome é Carapina

Embora tenha chegado um pouco tardiamente ao Espírito Santo, a moda do distrito industrial pegou firme no início da década de 70. O Centro Industrial de Vitória (Civit), implantado a partir de 1971 numa área do planalto de Carapina, no município da Serra, demorou para se enraizar. Apesar do elevado índice de mortalidade infantil entre as primeiras indústrias, hoje o Civit possui 90 projetos em operação, mantendo em torno de 5 a 6 mil postos de trabalho.

Contando outros 20 projetos em implantação, o Civit ainda tem disponíveis cerca de 40% dos 580 hectares que lhe pertencem. Se os primeiros 60% deram para 20-anos, a área restante não deverá bastar nem para os próximos 10. Responsável pela

administração do Civit, a Superintendência dos Projetos de Polarização Industrial (Suppin) torce, de certa forma, para que os novos projetos não se concentrem tanto no planalto de Carapina.

Primeiro, para não congestionar o distrito industrial metropolitano. Mesmo sem conceder as facilidades (preço e prazo de pagamento do terreno), o Civit tenderia a sofrer a polarização exercida pela Companhia Siderúrgica de Tubarão, localizada na divisa Serra-Vitória. Segundo porque, como parte do incipiente esforço governamental pela desconcentração econômica, a Suppin está aplicando a experiência adquirida no Civit para implantar cinco pólos semelhantes em Cariacica, Vila Velha, Colatina, Cachoeiro e Linhares. Os mais adiantados, em fase de criação, são os de Linhares e Vila Velha, ambos com área de um milhão de metros quadrados, cada um (o tamanho é equivalente a 1/6 do Civit). Em Cachoeiro, Cariacica e Colatina, os distritos ainda estão em estudos. Devem ter área menor, em torno de 600 mil metros quadrados cada um.

O sinal mais consistente do sucesso do Civit é a crescente dificuldade para administrar a convivência entre as indústrias e a população residente na vizinhança, outrora deserta. Francisco José Teixeira Garcia, superintendente da Suppin, lembra que o conflito pode ser exemplificado com o lixo.

No começo, algumas indústrias foram mal localizadas, contribuindo de alguma forma com a poluição do meio ambiente. Agora que a Suppin, com a intervenção da Secretaria de Estado de Assuntos do Meio Ambiente (Seama), preocupa-se em evitar projetos poluentes, os moradores de bairros como Laranjeiras, Feu Rosa e Castelândia jogam lixo nos terrenos vagos.

Como os arredores do Civit concentram mais de 100 mil habitantes — população superior à existente na sede do município da Serra —, tornou-se quase impossível para a máquina municipal dar conta de todos os problemas gerados pela rápida urbanização do planalto de Carapina. Por isso e por outros motivos, a direção do Civit trabalha na criação de outros pólos. Até agora, a única experiência de descentralização foi realizada em Vila Velha, onde a Suppin criou um micropolo de confecções.



A criação do Civit abriu um grande espaço para indústrias de grande e médio portes

A113210-6

A força de Tubarão

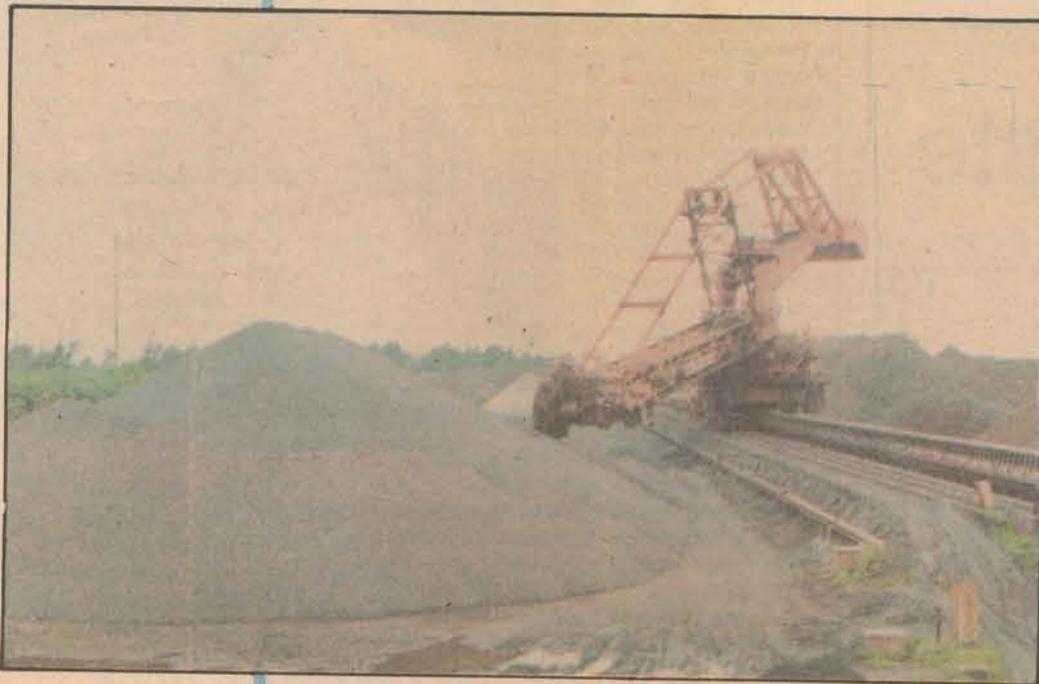
Depois da construção do porto, Tubarão deslocou do centro de Vitória o eixo da economia capixaba

Quando o cais de minério de Paul dava sinais de saturação, no início da década de 60, a CVRD projetou um novo porto para navios gigantescos — que ainda nem haviam sido fabricados. A exportação anual de minério em Paul era de seis milhões de toneladas. Para viabilizar Tubarão, numa escala de 10

a 20 vezes maior do que Paul, a Vale criou uma empresa de navegação (Docenave) e encomendou navios de porte inédito a estaleiros do Japão, país que financiou o porto e surgiu como o novo grande comprador de minério de ferro do Brasil.

Tubarão e tudo que veio em consequência dele

constituem o pólo mais dinâmico da economia capixaba. Inaugurado em 1966, desde sua construção Tubarão traz caras novas para Vitória. Primeiro foram seus construtores. Depois, trabalhadores fixos ou em trânsito. Tanto que, hoje, um bom pedaço da economia do Estado depende diretamente do que sai de Tubarão.



Equipamentos gigantescos marcam o cenário industrial e de exportação da Vale em Tubarão

A Vale nasceu na II Guerra

A Companhia Vale do Rio Doce foi criada pelo ditador Getúlio Vargas em 1942 como parte de um grande acordo político-econômico com os Estados Unidos e a Inglaterra. Pelo acordo, o Brasil forneceria minério de ferro para a Inglaterra, com financiamento americano. Os ingleses que exploravam a Itabira Iron e a Estrada de Ferro Vitória a Minas saíam do cenário, deixando tudo para a Vale — uma estatal que começava teoricamente rica, mas teria dificuldades para decolar, pois a mina produzia pouco e mal. E a Estrada de Ferro era literalmente um desastre, quase sucata. Uma estatística feita em 1942 registrou 110 descarrilamentos num único mês. A Vale levou cerca de 10 anos para reformar a ferrovia e modernizar o processo de produção da mina de Itabira. O fluxo de exportações tornou-se contínuo a partir de 1945, com a inauguração do cais de minério do morro do Atalaia, na baía de Vitória. Mas foi somente nos primeiros anos da década de 50 que a Vale do Rio Doce conseguiu finalmente exportar 1,5 milhão de toneladas anuais de minério. Esse número tinha sido colocado no acordo de 1942 como meta anual da companhia, que se transformou na maior mineradora do mundo e na quinta maior empresa do Brasil, com vendas de 2,1 bilhões de dólares — algo equivalente a um terço do Produto Interno Bruto do Espírito Santo, estimado entre 6 e 7 bilhões de dólares.

Vitória. Antes e depois

A influência da Vale do Rio Doce sobre o desenvolvimento de Vitória foi por muito tempo o tema de estudo do economista mineiro Marcos Benevenuto, atualmente contratado pelo Instituto Jones dos Santos Neves, órgão de estudos e planejamento do Governo estadual. Embora não tenha concluído a tese de mestrado que faria sobre o assunto, ele lembra prontamente os pontos fundamentais da cidade, antes e depois da Vale.

Em 1963, quando foi iniciada a obra do porto de Tubarão, Vitória tinha duas características fundamentais que se entrelaçavam. Era um

porto de exportação de café; e o centro burocrático do Estado.

Em 1966, ano da inauguração do porto, a atual Avenida Dante Michelini não era essa festa praiana, mas um caminho com algumas casas esparsas. A vida de Vitória transcorria naquele miolo central junto ao cais antigo. Somente alguns anos depois os prefeitos pensariam na Avenida Beira-Mar, que invadiu área de Marinha, no aterramento de grandes áreas de mangue e na ponte sobre o canal de Camburi.

Se a obra de Tubarão irrigou a economia de Vitória com os salários e as encomendas pagas a milhares de pessoas, o funcionamento

do porto desenvolveu e estabilizou uma série de atividades subsidiárias decorrentes do maior número de navios nas águas capixabas. Não apenas empresas de serviços abriram os primeiros cursos superiores de Engenharia no Espírito Santo.

Com a inauguração da primeira de seis pelletizadoras de minério de ferro, em 1969, o complexo de Tubarão deu maior consistência ao desenvolvimento de Vitória. Depois, quando a Vale aninhou ao seu lado o projeto da Siderúrgica de Tubarão, a capital capixaba ficou tão pequena que transbordou para as cidades vizinhas.

Uma locomotiva chamada CVRD

Para Buffon, a Vale mudou o panorama econômico do ES

Em sua tese de mestrado sobre a economia cafeeira e a urbanização do Espírito Santo, apresentada em fevereiro na Universidade Estadual de Campinas, o economista José Antonio Buffon, ex-aluno e atual professor da Ufes, colocou a Companhia Vale do Rio Doce como um marco significativo da modernização da economia capixaba.

Lembrando que todo pesquisador precisa de referências temporárias para demarcar os grandes períodos históricos, Buffon admite ter escolhido como marcos da modernização econômica capixaba os anos de 1942 e 1966, que registram simultaneamente momentos importantes das transformações da lavoura cafeeira e da implantação da CVRD, empresa que liderou nitidamente o esforço de industrialização recente no Estado.

Embora o café seja o pano de fundo das transformações ocorridas na economia capixaba nos últimos 50 anos, Buffon afirma que a Vale foi o elemento novo que desencadeou uma série de mudanças, a partir de sua fundação, em 1942. A Vale estendeu um ramal que punha o minério de ferro de Minas Gerais numa autêntica vitrine para o centro urbano de Vitória: o cais de Atalaia, no outro lado da baía, em terras de Vila Velha, mas à vista da população da capital.

Na década de 50, enquanto a

exportação de minério de ferro dava novo movimento a um porto praticamente especializado em café, a economia capixaba iniciava a integração ao mercado nacional. A indústria madeireira, em grande pique no norte do Estado, abastecia Rio e São Paulo. A indústria de cimento e calcário de Cachoeiro do Itapemirim contribuía também para a construção civil e o processo de urbanização das maiores cidades brasileiras.

A modernização da economia capixaba começa efetivamente em 1966, quando a Vale do Rio Doce inaugura o porto de Tubarão, mudando radicalmente a escala de suas exportações. A partir daí, a Vale implanta suas usinas de pelotização (atualmente são seis), influi na localização da Aracruz Celulose e participa da fundação da Companhia Siderúrgica de Tubarão. "A própria localização do Centro Industrial de Vitória no município da Serra foi influenciada pela polarização exercida pela Vale", afirma Buffon, lembrando que o café não fez e não faria isso.

Segundo Buffon, foi o processo desencadeado pela Vale que gerou a massa de salários que está por trás da explosão imobiliária e das transformações ocorridas no setor de serviços de Vitória. Na década de 70, efetivamente, a cidade foi ocupada por grandes lojas como Mesbla, Americanas e C&A. Ou construtoras como a Encol.



Nessas águas operam navios com capacidade para trezentas mil toneladas

O crescimento de diversos bairros de Vitória está ligado diretamente à presença da Vale. Camburi, Fátima e Goiabeiras, por exemplo, representam uma espécie de efeito urbano do funcionamento da empresa no município. A operação da Vale também fez inchar municípios vizinhos como a Serra, Cariacica e Vila Velha. "Foi a Vale que começou a Grande Vitória", diz o economista, usando uma imagem propositalmente exagerada para lembrar que, exceto Viana, nenhum município da Grande Vitória escapou da influência exercida pelos negócios gerados pela Vale em Tubarão.

Antes de Tubarão, a indústria do Espírito Santo era pouco expressiva. Os maiores empreendimentos eram a Cofavi, a Garoto e a Braspérola. Em 1960, a indústria madeireira e a de produtos alimentares absorviam 50% do pessoal ocupado e representavam 56% do produto industrial capixaba. A média geral de pessoal ocupado na indústria era de 4,5 operários por fábrica. Isso porque uma fábrica de cimento tinha 388 empregados e a siderúrgica, 159.

CST, especialista em placas

A Companhia Siderúrgica de Tubarão é uma empresa especializada na produção de semi-acabados (placas de aço), utilizados por outras siderúrgicas. Sua usina começou a operar em 30 de novembro de 1983, com capacidade instalada de 3 milhões de toneladas or ano. Ela é a maior abastecedora de placas no mercado mundial.

Localizada na Serra, a 14 quilômetros de Vitória, suas principais datas são as seguintes: **março de 1974** — constituição da empresa-piloto; **junho de 1976** — constituição da empresa; **abril de 1978** — início da terraplenagem; **dezembro de 1980** — início da montagem; **novembro de 1983** — início da operação; e **julho de 1992** — a privatização.

A transferência da empresa do Governo federal para a iniciativa privada foi viabilizada por consórcio entre os bancos Bozzano/Simonsen,

Unibanco e Companhia Vale do Rio Doce, para aquisição da quase totalidade do lote de 51 por cento das ações com direito a voto. Com isso, a composição acionária da CST passou a ser a seguinte: Grupo Bozzano, 28,58 por cento; Unibanco, 21,09 por cento; CVRD, 20,79 por cento; Grupo Ilva, 5,24 por cento, Grupo Kawasaki, 5,24 por cento; empregados, 12,23 por cento; e outros, 6,83 por cento.

Mercado

A CST é responsável por 16% da produção nacional de aço bruto e, em 1991, chegou a ser a terceira maior exportadora do Brasil, ficando atrás apenas da CVRD e Usiminas. No período de 1984 a 1991 a empresa gerou divisas da ordem de US\$ 3,4 bilhões.

A maior parte da produção é escoada pelo Porto de Praia Mole, localizado em área contí-

gua à usina. A usina da CST adota um sistema integrado de produção a partir do minério de ferro, do carvão mineral e do calcário. Seu ciclo operacional compreende quatro fases de processamento: preparo de matérias-primas, produção de ferro gusa, produção de aço bruto e, finalmente, produção de placas.

Até 1991, a empresa investiu US\$ 273,9 milhões, instalando equipamentos e processos anti-poluentes. Até 1994, projeta investir mais US\$ 66 milhões em melhorias ambientais. Além disso, a empresa plantou mais de 1,5 milhão de árvores, mantendo, inclusive, um parque ecológico interno, para preservação e desenvolvimento da fauna e da flora da região.

No momento, a CST emprega diretamente cerca de 4.200 empregados. É uma das maiores fontes de ICMS do Espírito Santo (no biênio 91/92 gerou US\$ 27.106 milhões).



Vista aérea da Ponta de Tubarão. Nesta região, no passado fazenda de gado, começou a grande virada

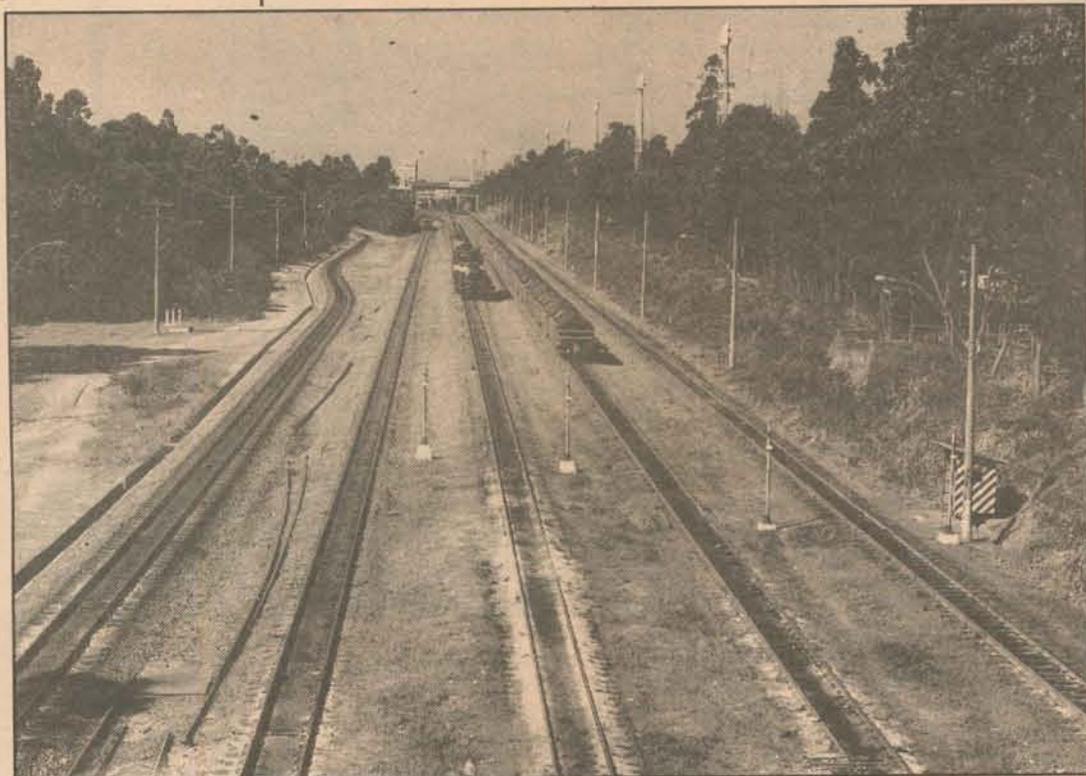
Acervo CST



A usina siderúrgica de Tubarão foi concebida, em sua primeira fase, para produzir 3 milhões de toneladas

DOCUMENTO
ESTADO

Com o Corredor de Transportes, um novo impulso para crescer



A ferrovia da Vale e os portos capixabas são a base do Corredor Centro-Leste

Um fenômeno metropolitano

Embora seja uma das menores capitais brasileiras, com 258 mil habitantes, Vitória preocupa por estar ilhada no centro de uma região com 1,1 milhão de habitantes.

A concentração de mais de 40% da população capixaba em apenas cinco municípios é uma aberração semelhante a outros conglomerados metropolitanos do Brasil e do mundo. Entretanto, os técnicos começam a falar de um fenômeno pior. É a macrocefalia, em que o crescimento exagerado da região metropolitana provoca o esvaziamento do interior, roubando funções naturais de cidades-pólo como Cachoeiro, Colatina, Linhares e São Mateus.

Para evitar que a macrocefalia da Grande Vitória se transforme em doença grave, a única saída é uma ação vigorosa do poder público estadual. Se não for criada uma política em favor da desconcentração econômica existente na região metropolitana, a tendência é crescer a pobreza no interior.

Um grupo de técnicos da Ufes que estuda uma proposta de descentralização econômica no Espírito Santo já concluiu que é indispensável uma ação do poder público para evitar que, a partir de agora, o Corredor de Transportes Centro-Leste atue naturalmente como um ímã, puxando investimentos para a região metropolitana de Vitória.

**Macrocefalia —
Característica
de quem
possui a cabeça
anormalmente
desenvolvida**



Crescimento de Vitória preocupa os técnicos da Universidade

Uma ferrovia, sete portos e uma esperança

Criado oficialmente em outubro do ano passado, o Corredor de Transportes Centro-Leste não é apenas a grande esperança econômica do Governo Albuino de Azeredo. É também motivo de preocupação para todos os que se ocupam do futuro do Espírito Santo e, particularmente, da Grande Vitória, que tende a concentrar naturalmente a maior parte das atividades e dos investimentos ligados ao CTC.

Atualmente, algumas das melhores cabeças do Departamento de Economia da Ufes estão concluindo uma proposta de desenvolvimento regional e descentralização de investimentos no Estado. O trabalho é financiado por vários órgãos da administração estadual. Uma das premissas do estudo é que não se terá êxito num programa de desconcentração econômica no Espírito Santo se não for feito um esforço conjunto para evitar a tendência convergente da economia em torno da capital do Estado. Atualmente, o principal indutor do crescimento econômico no Espírito Santo é o Corredor Centro-Leste.

Por conta da intensificação das exportações no CTC, já se realizam investimentos de 10 milhões de dólares na construção de armazéns no porto de Tubarão. Cerca de 6 milhões de dólares estão sendo investidos pela Companhia Vale do Rio Doce num armazém e na adaptação do sistema de transportadores de correia, visando abastecer os navios com carga mista (soja e minério de ferro, o qual chegará mais barato ao seu destino). Duas empresas privadas, a catarinense Ceval e a holandesa Rich Co., estão construindo unidades de armazenagem de grãos.

Tubarão prepara-se para deixar de ser um porto de minérios, sua exclusividade por 25 anos. Os organismos de fomento do Governo do Estado estão atuando no sentido de que a Ceval e outras empresas invistam em unidades industriais no Espírito Santo. A industrialização da soja no Espírito Santo, por exemplo, abre diversas perspectivas de expansão econômica. Uma delas é a criação de uma vigorosa agroindústria avícola e suína. Também em Capuaba há possibilidade da construção de armazéns.

O outro grande projeto embutido no desenvolvimento do Corredor Centro-Leste é o de um estaleiro, investimento de 60 milhões de dólares que pode ser feito pela Renave em Tubarão. Um estaleiro para reparos de navios encontra bom potencial de mercado no Espírito Santo, cujos portos recebem mais de 2 mil navios por ano.

De acordo com os estudos da Ufes, em vários outros pontos do Espírito Santo se encontram outros

sinais de que a economia capixaba tende a dar um novo salto graças à dinamização do Corredor Centro-Leste. Baseado nos portos capixabas e na Estrada de Ferro Vitória a Minas, o CTC propõe-se a canalizar cargas de Belo Horizonte, Brasília—Goiânia, do Mato Grosso do Sul, de Tocantins e até da Bahia.

Para se colocar como um competidor incontestante diante dos portos de Santos e de Paranaguá, o complexo portuário do Espírito Santo está em vias de passar à administração estadual. A idéia dominante no Governo do Estado é geri-los segundo os modelos dos portos de Amsterdam e Cingapura, considerados os mais eficientes do mundo. Há também a idéia de fazer de Vitória um porto livre.

Renascimento do trem

O sucesso de um empreendimento que depende de uma ferrovia pode provocar o renascimento do trem no Brasil. Os bons resultados do CTC despertam otimismo quanto à possibilidade de construção de novas linhas férreas no território capixaba. A primeira e mais provável é uma estrada que se estenderia pelo Norte do Estado até o Sul da Bahia, servindo especialmente à indústria de celulose instalada na região. A outra seria uma linha ao sul, ligando Vitória a Campos pelo litoral. Seu custo é estimado em 250 milhões de dólares. Poderia transportar granito, açúcar, gasolina, álcool, aço, escória, calcário, carvão e cimento.

Mão dupla

Lançado em 1972, quando se imaginava que toda a produção agrícola do interior do Centro-Sul deveria escoar naturalmente por grandes eixos de transporte que desembocariam em quatro sistemas portuários — Rio Grande, Paranaguá, Santos e Vitória —, o projeto dos corredores de exportação nasceu durante o “milagre econômico” mas teve seu desenvolvimento truncado por fatores como as crises do petróleo, em 1973 e 1977, e a própria crise econômica brasileira ao longo dos anos 80.

Agora que se procuram formas de sair da recessão econômica, o eixo de exportações de minério de ferro que tem uma de suas extremidades no Espírito Santo mostra estar maduro para não apenas exportar outras mercadorias, mas fazer o percurso inverso, levando mercadorias dos portos capixabas para o interior do país. A mudança não é apenas de nome. Ao deixar de ser “de exportação” para se tornar “de transportes”, o corredor capixaba — que envolve seis Estados — aprimora a idéia ao pensar no vaivém. Em 1972, o conceito era de um corredor de mão única. Em 92, é a mão dupla.

DOCUMENTO
ESTADOOs outros
indutores do
desenvolvimento

Depois do Corredor de Transportes Centro-Leste, os outros grandes indutores do desenvolvimento econômico do Espírito Santo são os seguintes, de acordo com o levantamento do Núcleo de Estudos e Pesquisas do Departamento de Economia da Ufes:

- O sistema de incentivos fiscais e financiamentos representado pelo Bandes, o Geres, o Funres e o Fundap. Entre 1990 e 1992, num período de aproximadamente 30 meses, o Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo aprovou projetos que representam aplicações de 120 milhões de dólares no Estado. Os maiores são os da Andrade Gutierrez, Silocaf, Cajamar e CGA. O Funres investe 40 milhões de dólares por ano. Considerando a participação média de 25% dos incentivos fiscais, o Funres alavanca investimentos de 160 milhões de dólares por ano, de acordo com cálculo do economista Ricardo Santos, secretário executivo do Geres, órgão que controla o sistema de incentivos fiscais do Espírito Santo.

- Os pólos industriais da Suppin (Superintendência dos Projetos de Polarização Industrial), representados pelo Centro Industrial de Vitória — atualmente com cerca de 90 projetos implantados e 20 em implantação — e os nascentes distritos industriais de Colatina, Vila Velha, Cachoeiro de Itapemirim, Linhares e Cariacica.

- A projetada fábrica de celulose da CVRD, cuja localização pode ser o Norte do Estado, onde a empresa possui extensos eucaliptais.

- A expansão da fruticultura no Norte do Estado.

- A criação de um projeto turístico de gabarito internacional no litoral Sul, beneficiando o trecho Vila Velha, Guarapari, Piúma e Anchieta.

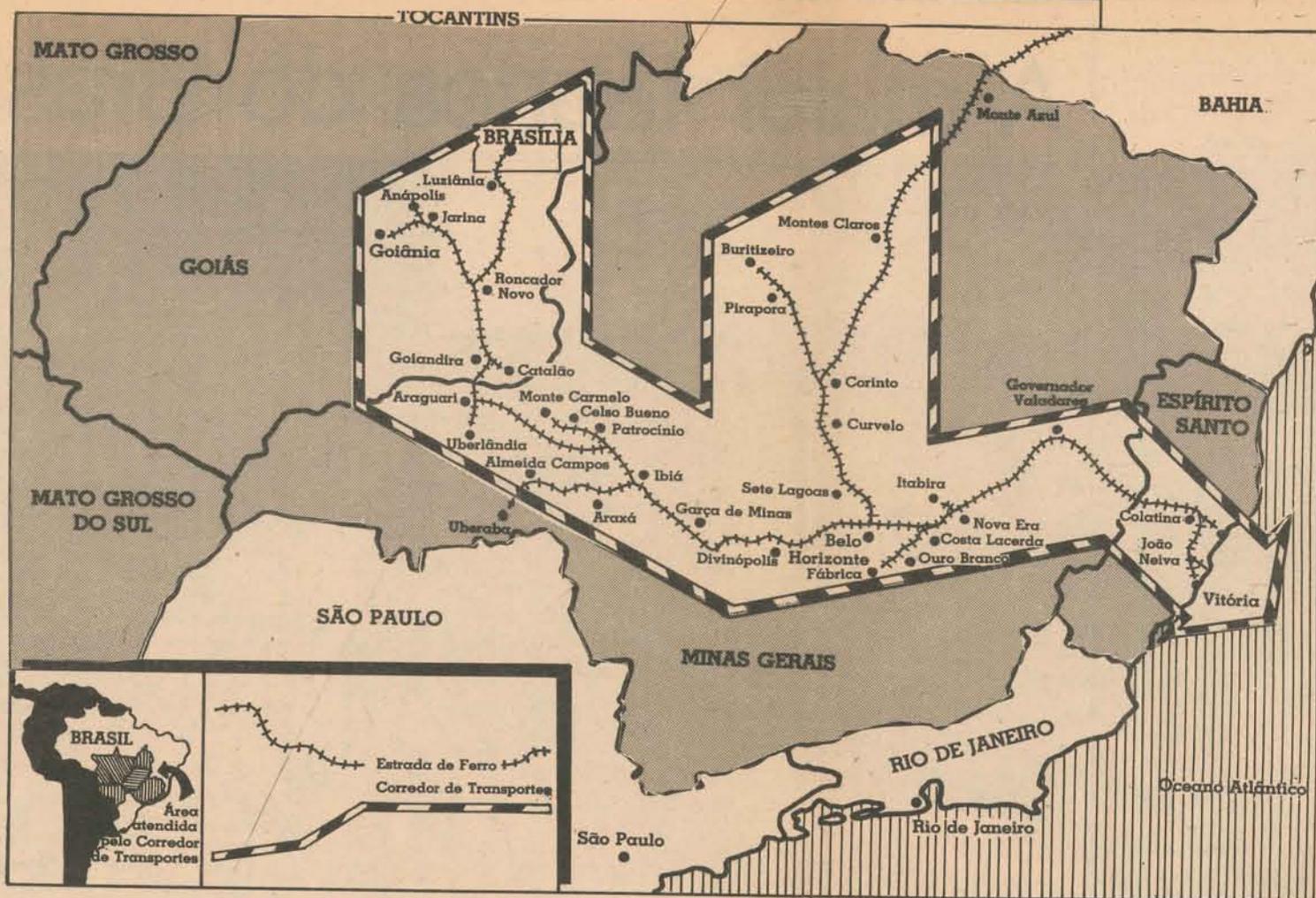
- A ampliação do centro financeiro de Vitória.

A grande base
do Corredor

Um dos fatores fundamentais do sucesso do Corredor de Transportes Centro-Leste é a disposição da Companhia Vale do Rio Doce de abrir os 14 mil vagões da Estrada de Ferro Vitória a Minas a outras mercadorias que não sejam apenas o minério de ferro.

Desde que assumiu o controle da EFVM, em 1942, a Vale durante décadas pensou exclusivamente na carga chamada minério de ferro. Tanto para trazer como para levar outras mercadorias, a empresa nunca demonstrou grande empenho. A EFVM é uma ferrovia-modelo apesar de subir a serra com os vagões praticamente vazios.

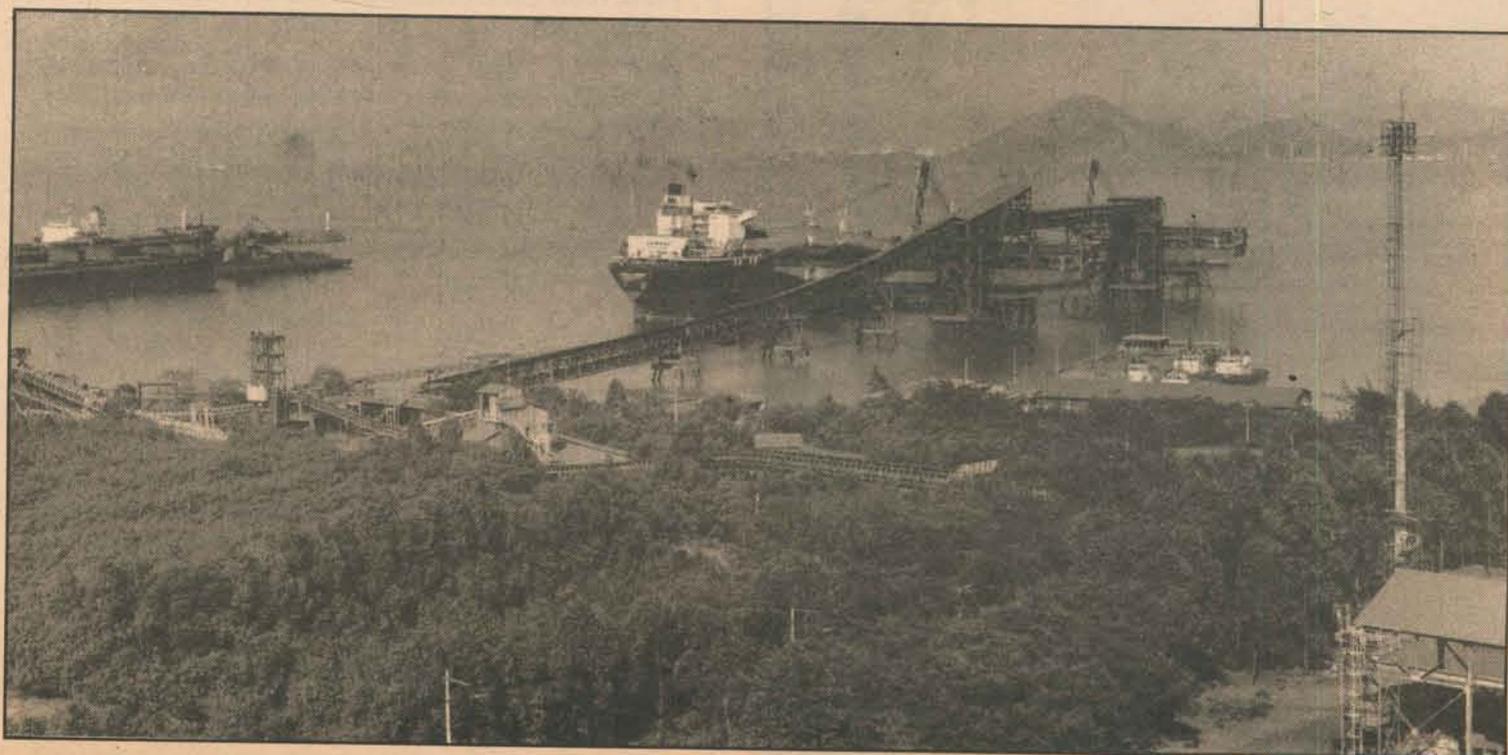
A exploração do minério de ferro de melhor qualidade em Carajás, no Pará, está apressando o fim da mineração da Itabira, Minas. Dentro de 10 anos, talvez, terá deixado de ser interessante para a empresa continuar tirando minério de Minas, pelo menos no volume atual. E a EFVM?



A concentração de investimento

Mais da metade dos projetos industriais financiados pelo Bandes está na Grande Vitória. Em 1991, dos 65,9 milhões de dólares aplicados em indústrias, 50,24% estavam localizados na região metropolitana. Em 1990, para investimentos de 23,3 milhões de

dólares, 68% estavam na Grande Vitória. Prova de que há uma tendência natural de concentração econômica em torno da capital, com o esvaziamento consequente dos centros do interior.



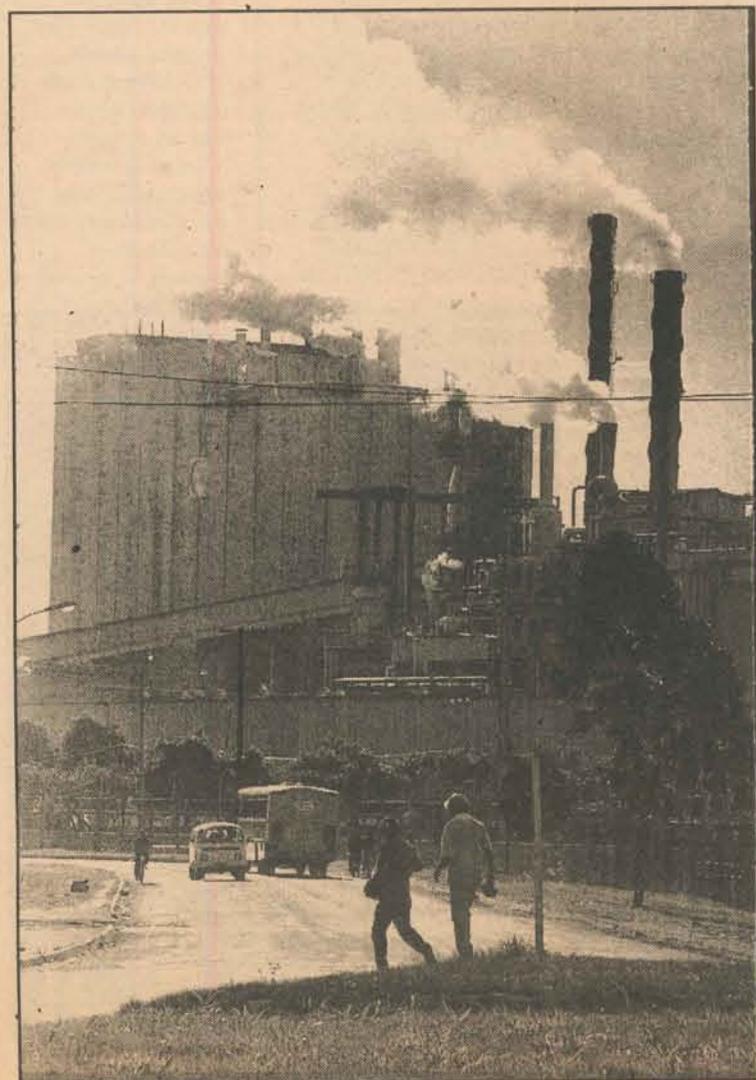
O Porto de Tubarão está recebendo armazéns e um sistema especial de correias para futuros embarques de grãos em cargas combinadas

AJ13.210 - 10

A maior fábrica do Brasil



Eucalipto, matéria-prima do papel e fonte de madeira para carvão, moirões, lenha e casas



Duplicada, esta fábrica pode produzir 1 milhão de toneladas

Brandão destaca a mudança do perfil

O eucalipto mudou o perfil econômico de Aracruz e de São Mateus, segundo o consultor Leopoldo Brandão, que trabalhou por longos anos como diretor da Aracruz Florestal e acompanhou de perto a implantação dos maciços florestais. Ele acredita que, se não fosse viabilizado este projeto, tais regiões ainda estariam dependendo da baixa produção agrícola.

Brandão lembra a década de 60, marcada pela erradicação dos cafezais e pelo fim do ciclo madeireiro. "Não havia qualquer opção econômica. Em São Mateus, por exemplo, onde fica parte da floresta da Aracruz, só havia capim e sapê. Naqueles anos, ninguém acreditava no

projeto Aracruz. Nós éramos chamados de loucos", afirma ele.

O projeto foi concebido em 66. Um ano depois, começou o plantio das primeiras florestas em Aracruz e em Fundão. Em 75, com a demanda de madeira, estendeu-se para São Mateus. A fábrica de celulose foi construída em 72, juntamente com o Portocel, especializado em embarque de celulose.

Leopoldo Brandão lembra que Aracruz, hoje, está entre os quatro municípios que mais arrecadam tributos, ao contrário do que acontecia nos anos da implantação da Empresa Aracruz, quando era um dos últimos em receita.

Segundo maior empregador do Estado — seis mil pessoas, número só superado pela Vale do Rio Doce, com oito mil —, o grupo Aracruz construiu no Espírito Santo a maior fábrica de celulose do Brasil, capaz de produzir hoje 1 milhão de toneladas por ano.

A maior parte da produção é exportada: 34% para os Estados Unidos e o Canadá, 33% para a Europa, 20% são vendidas para o Brasil e a América Latina e 13% destinam-se à Ásia.

A celulose da Aracruz é produzida a partir da fibra curta do eucalipto, matéria-prima que ocupa 86 mil hectares de terras próprias, ao lado de 29 mil hectares de áreas de preservação de vegetação nativa e aproximadamente 6,9 mil hectares de áreas de utilidade, incluindo viveiros e estradas.

Como tem alto teor de brancura e pureza, a celulose da Aracruz é utilizada em setores nobres da indústria papelreira, como a fabricação de lenços, absorventes, papel para impressão e revestimento de cigarros. Da produção total, 37% se destinam à produção de papel higiênico, 31% a papel de impressão, 23% para papéis especiais e 4% para cigarros.

Empresa privada controlada pela Souza Cruz, o grupo Safra e Lorentzen Empreendimentos (28% cada), além do BNDES (12%) e outros (4%), a Aracruz Celulose escolheu a região de Aracruz pela disponibilidade de áreas e o clima adequado ao plantio de eucalipto, de acordo com o gerente de desenvolvimento florestal, Carlos Gilberto Marques.

"Para sustentar o projeto em suas três áreas — floresta, fábrica e porto —, a Aracruz mantém pesquisas nos setores florestal e industrial", diz Marques. No campo, os estudos abrangem biotecnologia, fisiologia, solos, nutrição e entomologia. Na fábrica, atendem ao tratamento e ao branqueamento da celulose. Em todos os casos, o objetivo é produzir mais em quantidade e qualidade. Segundo Marques, combinados às pesquisas, há os projetos ambientais, dos quais participam todos os empregados da Aracruz, tentando evitar o desequilíbrio ambiental.

170 mil ha já estão ocupados

Cerca de 170 mil hectares do território capixaba já estão ocupados por florestas de eucalipto, segundo estimativas da Emater. Destes, cerca de 86 mil hectares são da Aracruz e cerca de 30 mil hectares da Florestas Rio Doce. O restante está distribuído entre pequenos e médios produtores rurais, incentivados que foram para reflorestar áreas degradadas ou ociosas de suas propriedades.

O objetivo da Emater, segundo o agrônomo Waldir Furtado de Mendonça, é diminuir a pressão de desmatamento sobre a mata Atlântica, que foi de cerca de 30 mil hectares por ano entre os anos de 80 e 88. Desta forma, o eucalipto foi escolhido como alternativa de reflorestamento para produção de moirões, lenha, carvão e outros.

O eucalipto permite um retorno muito rápido. Aos quatro anos de idade, pode ser cortado, porque já serve como madeira de escoramento. Mas a idade ideal de corte é aos sete anos. A partir daí, serve para tudo: construção civil, lenha para padarias e olarias e até para fazer casas.

A Emater recomenda o plantio em áreas que sejam degradadas ou inúteis para a agricultura. O programa de reflorestamento é feito em convênio com a Aracruz, que distribui as mudas, com direito à compra da madeira, quando apta para corte. Há um limite técnico de 300 mil mudas por município.

O agrônomo lembra que diversos ambientalistas atribuem ao plantio da espécie o assoreamento dos rios e a redução do lençol de água sob o solo. Com isso ele não concorda, e afirma: "Isto se deve mais à plantação de café e de pastagem".



Eucalipto. Culpado ou inocente?

Até o Natal, a Aracruz, a Emater e 19 entidades ambientalistas devem chegar a um acordo sobre como deve ser plantado o eucalipto no Espírito Santo. Se não houver entendimento, a Justiça deixará de lado a idéia do acordo no primeiro processo ambiental no país contra o plantio maciço de eucalipto promovido por uma indústria de celulose.

O processo aberto contra a Aracruz Celulose e a Emater,

empresa pública estadual que se dedica à assistência rural, é liderado pela Associação Capixaba de Proteção ao Meio Ambiente (Acapema) e conta com a assinatura do biólogo André Ruschi, filho de Augusto Ruschi, a maior figura do movimento ecológico no Espírito Santo.

Se os técnicos da Aracruz, da Emater e do movimento ambientalista não chegarem ao acordo sugerido

pela procuradora Elizeta Maria Ramos da Cruz, da Justiça Federal em Vitória, o caso pode terminar com uma sentença. Seja qual for o desfecho — acordo ou sentença judicial — o processo contra a Aracruz pode se tornar o primeiro marco de uma jurisprudência em torno do plantio de eucalipto para fins de "reflorestamento" e de abastecimento da indústria de celulose e papel.

Plantar ou não plantar. Esta é uma questão em debate

De olho nos municípios

IBITIRAMA

Um dos mais novos municípios do Estado, Ibitirama possui em seu território o Parque Nacional do Caparaó, uma das mais importantes reservas naturais do Estado. Nele se situa uma grande atração turística, o Pico da Bandeira, que é o 2º mais elevado do Brasil, com 2.890 metros.

Ibitirama apresenta boa produção agrícola, principalmente café, milho e tomate. Possui área de 330 quilômetros quadrados e uma população de 7.658 habitantes, com densidade demográfica de 23,21 habitantes por quilômetro quadrado.

A primeira povoação surgiu às margens do rio Braço Norte Direito, em região com relevo acidentado e altitudes entre 800 e 900 metros. O então distrito de Ibitirama, pertencente a Alegre, foi emancipado, tornando-se município, em 1980, a 15 de setembro, data em que se comemora o seu aniversário.

MIMOSO DO SUL

Localizado no extremo Sul do Estado, o município de Mimoso do Sul baseia sua atividade econômica principalmente na pecuária leiteira e no cultivo de café, produzindo também banana e feijão.

Possui área de 850 quilômetros quadrados e população de 24.031 habitantes, com densidade demográfica de 28,27 habitantes por quilômetro quadrado. Distante 174 quilômetros de Vitória, pela Rodovia ES-391, que lhe dá acesso à BR-101.

Sua colonização teve início em 1776, quando Antônio Pereira arrematou, em hasta pública, uma sesmaria pertencente aos jesuítas. Logo surgiram povoados, como Limeira e São Pedro. Em 7 de março de 1892 foi criado o município de São Pedro de Itabapoana. Em 1930, a sede foi transferida para a povoação de Mimoso, que foi elevada a cidade, com a denominação de João Pessoa. Finalmente, a 31 de dezembro de 1943, foi-lhe dada a atual denominação.

ECOPORANGA

Um dos mais extensos municípios do Estado, e localizada no seu extremo Noroeste, Ecoporanga apresenta grande produção agropecuária. Seu rebanho bovino é o 2º do Estado, e possui boa produção de café, arroz e mandioca.

Com área de 2.098 quilômetros, Ecoporanga possui população de 24.360 habitantes e densidade demográfica de 11,61 habitantes por quilômetro quadrado. Sua sede dista 315 quilômetros de Vitória, sendo sua principal estrada a ES-320, que o liga a Barra de São Francisco.

A história de Ecoporanga começa em 1937, quando Jacinto Antônio Dias doou a área de terra onde foi fundada a vila de Patrimônio do Quinze. Com seu rápido desenvolvimento, a 24 de dezembro de 1948 foi elevada à condição de município, com instalação efetiva em 9 de abril de 1955. E é a 9 de abril que Ecoporanga comemora o seu aniversário.

MUCURICI

Situado no extremo Norte do Espírito Santo, Mucurici teve o início de sua história com a chegada de colonos, na primeira metade deste século. Atraídos pelas valiosas madeiras-de-lei nativas e pela fertilidade de suas terras devolutas, os pioneiros devastaram densas florestas e fundaram o povoado de Comercinho. Em 11 de dezembro de 1953, foi elevado à categoria de município com o nome de Mucurici, desmembrado de Conceição da Barra. Sua instalação efetiva ocorreu a 15 de dezembro de 1954. Seu aniversário é comemorado a 29 de dezembro.

Atualmente, Mucurici possui área de 878 quilômetros quadrados e uma população de 11.323 habitantes, com densidade demográfica de 12,90 habitantes por quilômetro quadrado. Destaque na produção agropecuária: bovinos (o 3º rebanho do ES), mandioca (o 2º maior produtor do ES), e café. É o município mais distante de Vitória (353 quilômetros), e sua principal estrada é a ES-209, que o liga a Montanha.

MONTANHA

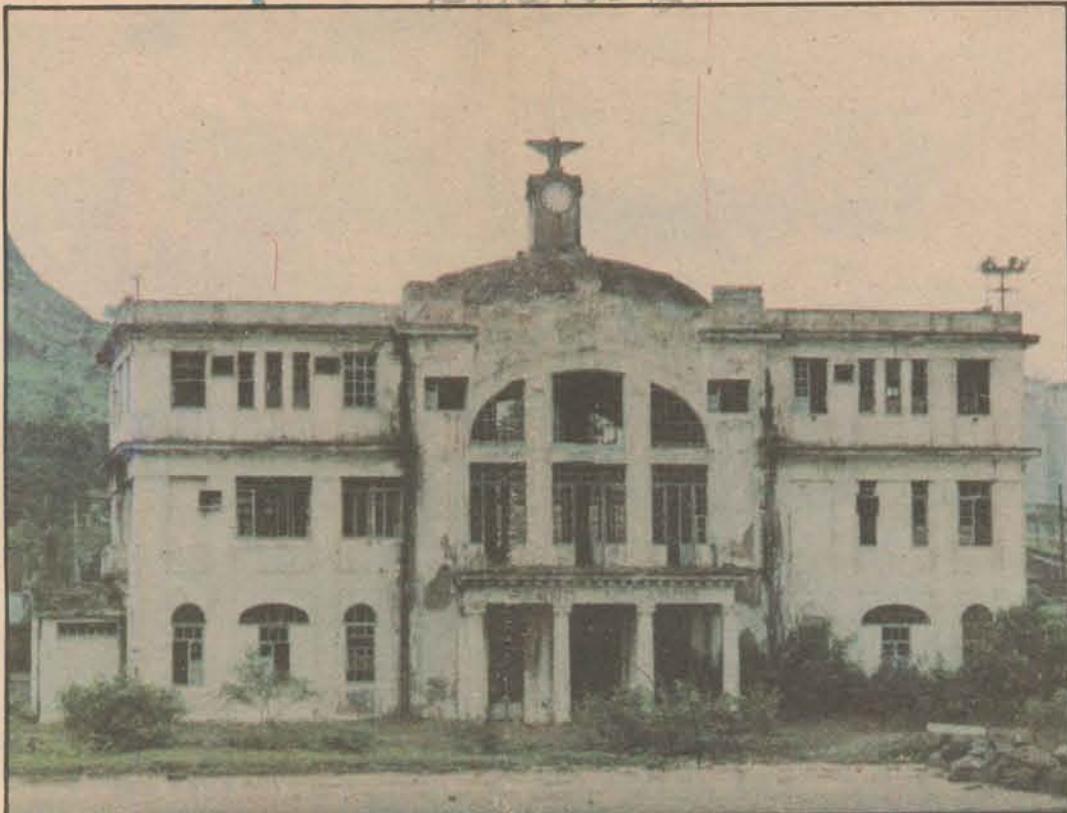
Assim como ocorreu com Mucurici, do qual já foi um antigo distrito, o município de Montanha teve um tardio início de ocupação, ligado à exploração de madeiras-de-lei nativas. Com crescente e destacada produção agropecuária, criou condições para sua emancipação, que foi decretada em 28 de dezembro de 1963 e efetivada a 16 de abril de 1964.

O município de Montanha possui área de 1.076 quilômetros quadrados, com uma população de 18.089 habitantes e densidade demográfica de 16,82 habitantes por quilômetro quadrado.

Sua economia é baseada na grande produção agropecuária, com destaques para criação de bovinos (o 5º rebanho do ES), mandioca (o 5º produtor do ES), e café. Distante 335 quilômetros de Vitória, possui como principal ligação rodoviária a ES-137, que o liga a Pinheiros.

Lembranças de Vitória

AD13210-12



Esquecida em Argolas, a estação Pedro Nolasco vai ser restaurada



Do interior da velha estação, avista-se sobre a baía, a Capital



Dois tempos num só lugar: o trólei e o homem do final deste século

Para os capixabas, a Companhia Vale do Rio Doce tem várias caras. A primeira e mais antiga está nos trilhos e trens da Estrada de Ferro Vitória a Minas. Criada em 1903, ela passou ao controle da CVRD em 1942.

Apesar de não ser, nas primeiras décadas de existência, uma ferrovia extraordinariamente eficiente, a EFVM estava intimamente ligada ao cotidiano de cidades como Vitória, Cariacica, Colatina e Baixo Guandu. Bem ou mal os trens da EFVM, aliás CVRD, eram o grande veículo daquele tempo sem televisão.

Reformada na década de 40 e na década de 60, a ferrovia da CVRD possui hoje 900 quilômetros de linhas, 14 mil vagões e transporta 75 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, além de 20 milhões de toneladas de outras cargas e 3 milhões de passageiros/ano.

A segunda cara da CVRD, para os capixabas, foi o cais de Atalaia, que fez do habitante de Vitória a testemunha ocular do escoamento, ano a ano, vagão por vagão, do minério extraído das entranhas de Itabira, no vasto mundo de Minas Gerais. Inaugurado em 1945, o terminal de minério de Atalaia, localizado no município de Vila Velha mas de frente para Vitória, foi a primeira diversificação do porto da capital.

Com o sistema de desembarque mecânico dos vagões e a estocagem em moegas, Atalaia sepultou definitivamente a época em que as cargas de minério eram desembarcadas na rua, no centro de Vitória, e transferidas a muque para os navios. O fluxo Itabira — Atalaia foi um dos primeiros elos de uma corrente mais tarde batizada como "corredor de exportação".

Os mais antigos habitantes de Vitória sabem o que significam aquelas construções metálicas, atualmente inoperantes, na encosta oeste do morro do Atalaia. Para os jovens, porém, aquilo é um enigma. Uma lembrança deixada por uma CVRD que se mudou para outro lugar.

A terceira (e maior) cara da CVRD, para os capixabas, é o gigantesco empreendimento que se desenrola ininterruptamente desde 1963 à vista de Vitória, na Ponta de



Antiga estação Pedro Nolasco, os símbolos pararam no tempo



Atenção! O lugar da lanterna já pertence aos computadores

Tubarão. Há 30 anos, esse lugar era quase inacessível. Havia ali uma fazenda com pouco gado e muitos animais selvagens. Ao inaugurar em 1966 o porto de tubarão, a CVRD implantou em Vitória uma das pontas do maior negócio minerador do planeta.

A partir desse episódio, a Companhia Vale do Rio Doce cresceu tanto que o capixaba passou a não saber exatamente qual é a verdadeira cara da múltipla e gigantesca CVRD. Por isso, para muitos, a atual imagem da CVRD está disseminada em milhares de pessoas que andam pelas ruas de Vitória vestindo um uniforme café-com-leite.



Inaugurado em 45, o cais de minério no Atalaia é só lembrança