

EDITORIAL

Instituto Jones dos Santos Neves
BibliotecaInstituto Jones dos Santos Neves
Biblioteca

Navegar é preciso

Baía de Vitória perde rotas de navios à espera da homologação da obra de dragagem, que demorou anos para ser concluída. A situação prejudica a balança comercial do país e só era admitida em projeções de cenários futuros

O comércio externo espera ansioso a homologação da dragagem da Baía de Vitória. É um canal fundamental para embarque e desembarque de produtos da Região Sudeste.

No ritmo lento da burocracia, o custo-Brasil cresce. No caso do sistema portuário da Grande Vitória, os operadores de cargas reivindicam a liberação, o quanto antes, do documento referente ao estudo batimétrico, já realizado.

Trata-se da homologação do aumento do calado da baía, que passou de 10,5 metros para 12,5 metros, resultante de obras de dragagem – concluídas após vários anos de espera. Sem essa confirmação, por parte do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), ligado à Marinha, não é possível atender a navios maiores.

A tendência é de uso cada vez mais intensivo de embarcações de grande porte. São mais eficientes, sob o ponto de vista econômico. A capacidade de carga tem a ver diretamente com os custos operacionais, que se ligam ao preço do frete.

A consequência da situação da Baía de Vitória é a inevitável perda de competitividade. Houve redução do fluxo de navios, na contramão da demanda crescente.

Exportadores capixabas lamentam o gargalo. O Centro de Comércio de Café de Vitória estima que, neste ano, devem ser embarcadas aproximadamente cinco milhões de sacas. A ampliação do volume encontra dificuldade em função da demora na homologação da dragagem. Também falta finalizar outras obras, como a iluminação da baía.

É indispensável que se maximize o uso da baía portuária de Vitória, além de investir em novos portos no Estado

O Espírito Santo é o segundo maior produtor e também exportador de café do país. Necessita de condições de transporte marítimo à altura da importância que tem para a balança comercial do agronegócio. Houve ano em que as exportações capixabas da rubiácea somaram oito milhões de sacas.

Para o setor de rochas ornamentais (granito e mármore), o gargalo portuário também causa transtornos. Em função da dificuldade de embarque na Baía de Vitória, as empresas são

obrigadas a transportar por caminhão os blocos ou placas para o Rio de Janeiro – que é o porto mais próximo. De lá seguem para o exterior.

É pena. Em 2007, o Espírito Santo respondeu por 66,4% do total das vendas brasileiras de rochas ornamentais – uma liderança que poderia ser ainda mais folgada, com melhor disponibilidade de portos. Em relação a 2006, houve crescimento de 6,8% no valor exportado, que atingiu US\$ 726,1 milhões – expressiva contribuição à balança comercial do país, que enfrenta a desfavorabilidade do câmbio.

O gargalo portuário contrasta com o investimento do setor de granito mirando metas de competitividade. O reflexo é visto no aumento da participação das rochas manufaturadas (placas e outros itens) nos embar-

ques, e o conseqüente recuo das pedras in natura, em blocos.

A demanda portuária por parte do café e das rochas ornamentais constituiu casos emblemáticos. Mas não são os únicos. Também a atividade de importação é submetida às limitações operacionais na Baía de Vitória. O Espírito Santo não merece essa situação. É indiscutível sua vocação para o comércio exterior, e este tem na logística de transporte um pilar fundamental.

Todo esforço deve ser feito visando a maximizar o funcionamento do conjunto de portos na Baía de Vitória. Mas isso também não é tudo. O futuro das cargas marítimas no Espírito Santo passa pela construção de terminais de águas profundas, conforme as opções existentes na costa capixaba.