

A GAZETA CORREDO R



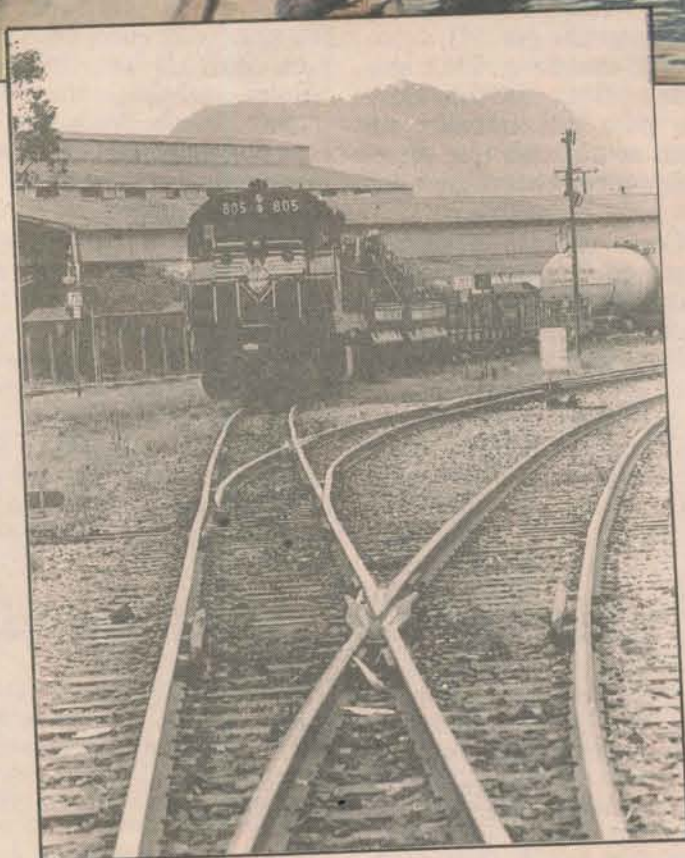
Vitória (ES), segunda-feira, 27 de dezembro de 1993

AJ02730-1



Em direção do futuro

Hoje sob os cuidados de um Consórcio Operacional, de caráter privado, o Corredor de Transportes Centroleste torna-se, embora lentamente, a marca de uma iniciativa que tende a alterar o perfil produtivo e de exportação de uma larga região brasileira. Apesar dos naturais percalços que acompanham o projeto, há ganhos significativos, entre os quais a certeza de que, para competir, é preciso usar racionalmente os recursos disponíveis e reduzir os custos para ganhar competitividade. Neste quarto número de *A Gazeta Corredor* é possível identificar os principais aspectos positivos desta empreitada: a construção de um conjunto de silos em Tubarão; a transposição ferroviária de Belo Horizonte; o aumento das cargas de grãos e de contêineres; a indução de novas cargas (fertilizantes); e, principalmente, a certeza de que, potencialmente, o Corredor promete muito. Mas para o futuro.



REALIZAÇÃO



REDE GAZETA
DE COMUNICAÇÕES

APOIO



Companhia
Vale do Rio Doce

GOVERNO
TRABALHADOR
ESPIRITO SANTO

BANESTES S.A.
Banco do Estado do Espírito Santo

A gerência do Consórcio

Foto de Chico Guedes



A Codesa, pela importância dos seus portos, é um dos esteios que apoiarão o Consórcio do Corredor, em fase adiantada de instituição. A Sedes crê na adesão. Tudo é uma questão de tempo

Consorticiados vão bancar os custos

Durante os dois anos de existência do Escritório Operacional, o Governo do Estado e os governos ao longo do traçado do Corredor entenderam que esse era um projeto importante de alavancagem de suas economias. E o Governo do Espírito Santo praticamente coordenou todo o processo desde o início.

A diretoria de Operações do Consórcio explica essa situação pela existência, aqui, do prestador de serviços, dá ferrovia e de toda a área portuária, fazendo com que fosse imperativo que o Estado estivesse à frente, coordenando, como o propulsor. Mas nesse meio tempo houve muita dificuldade para bancar o Escritório.

Neste ano, o "Escritório conseguiu da Vale US\$ 1 milhão a fundo perdido. A empresa entende que tem um benefício muito grande a partir do momento

que há incremento de transporte em sua ferrovia, que há movimentação portuária grande e até atração de investimentos para a área portuária de Tubarão", explicou Sandra.

O Espírito Santo, através do Fundes, contribuiu com parte pequena mas significativa para a manutenção do Escritório Operacional. Da mesma forma, os outros Estados contribuíram contratando serviços ou através de projetos. Minas também ajudou, colocando a estrutura de suas secretarias de Assuntos Estratégicos e de Planejamento à disposição.

A partir de agora o Consórcio — que substitui o Escritório — vai ser bancado pelas empresas e pelas três estatais que o formam. Elas terão participação financeira que está orçada em torno de US\$ 2,7 milhões para 94. Isso envolve custeio, investimento em equipamentos e projetos — sistema de informações gerenciais já em desenvolvimento, plano diretor de área portuária, em fase de diagnóstico, e alguns outros projetos dentro deste valor, que está dividido da seguinte forma: o grupo de transporte (Vale e Rede) arca com 50%; o grupo de portos e terminais privativos entra com 20%, e o grupo formado por todas as empresas privadas entra com 30% dos investimentos. Esta é a composição da participação financeira.

É objetivo do Consórcio partir, já em '96, para a autonomia financeira. Isso através de uma taxa de administração que está prevista e será cobrada em cima de serviços do tipo incremento de cargas, ou atração de investimentos, que teriam um percentual a ser destinado a sua manutenção.

A primeira diretoria do recém-criado Consórcio Operacional do Corredor de Transporte Centro-leste é resultado de entendimentos entre os governadores e secretários que o compõem. Os documentos assinados pelos governadores no encontro de Eunápolis (GO), em 18 de novembro, já traziam o teor dessa deliberação porque saíam de aprovação de reuniões do Conselho Interestadual de Desenvolvimento do Corredor. O Consórcio substitui o escritório e incorpora todo o seu acervo.

Mantém, no entanto, a mesma estrutura. Um Conselho de nível político, formado pelos governadores, e um comitê técnico operacional, composto dos secretários designados por estes governadores. E é também mantida a Secretaria Executiva deste Conselho.

O Conselho político se justifica porque, desde o início, não foi um projeto simplesmente de logística de transporte. Foi um projeto de desenvolvimento de toda uma região, Estado por Estado, onde o Corredor é apenas um eixo que irriga todo o desenvolvimento.

Outro braço político importante é a frente parlamentar federal, integrada por 111 deputados e 21 senadores. Ela é municiada tecnicamente pelo Consórcio para que trabalhe em Brasília as questões que merecem algum empenho maior por lá.

"Como agora — lembra a diretora de Operações Sandra Stehling — com a revisão constitucional, onde temos muito trabalho que envolve diretamente esse eixo de desenvolvimento. Essa é a estrutura".

"O que nós fizemos agora — prossegue Sandra — com a transformação do Escritório Operacional em Consórcio,

muito mais privado, foi tirar a figura do Governo diretor porque, apesar de este Conselho estar aqui, o Escritório Operacional não tinha figura jurídica formal, mas estava dentro de uma Secretaria de Desenvolvimento do Estado. Ou seja, de qualquer forma a coordenação estava sendo uma coordenação de Governo. Que foi muito importante este tempo todo para que pudéssemos alavancar os resultados que conseguimos até então".

O Consórcio fica constituído de três empresas estatais — Vale, Codesa e Rede Ferroviária Federal — e 18 empresas privadas. E o Conselho conta com mais um Estado, o Maranhão, "que mostrou interesse em função dos resultados do Corredor, já que ele, sozinho, não consegue voltar a discutir, por exemplo, uma Norte-Sul, que é a continuação do Corredor do Estado. Sempre ligam a uma questão da Norte-Sul que não deu certo, ou seja, do que repercutiu, e não dentro de todo um projeto de desenvolvimento".

O Consórcio, desde 17 de dezembro, está assim: Presidente, Paulo Augusto Vivacqua (que também é o secretário-executivo do Conselho); diretora de Operações, Sandra Stehling (tanto ela quanto Paulo Vivacqua não têm por exigência de isenção, qualquer vínculo com as empresas que fazem parte do Consórcio); diretor de Promoção Comercial, Geraldo Carrareto (desde o início é representante da Vale no escritório); diretor Administrativo e Financeiro, Carlos Alberto Bicalho (desde o início representante da Rede) e diretor de Relações com o Setor Produtivo, Juan Diego Ferres (indicado por 23 Federações ao longo do traçado do Corredor).

Codesa avalia se vai aderir

Até o fechamento desta edição, em 19 de dezembro, a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) ainda não havia formalizado adesão ao Consórcio do Corredor Centro-leste. Mas isso não causou qualquer desânimo na diretora Sandra Stehling para quem a maior perda, no caso de não-adesão, será da própria Codesa.

Ela lembra que o Corredor passou a contar com quatro terminais portuários a partir da lei dos portos. Entre estes terminais está Tubarão, que já assinou convênio

com o Ministério dos Transportes, abrindo amplas possibilidades de sair de suas cargas tradicionais — como minérios e pelotas — e carregar qualquer tipo de carga.

"Achamos importante a adesão da Codesa", disse Sandra, ao lembrar o trabalho de promoção feito junto às empresas privadas e a liberação de recursos para investimento dentro da própria Codesa. O Bandes vai liberar um grande investimento para construção de armazém frigorificado e freezado, no valor de US\$ 12 milhões.

O papel de Sandra foi importante para tornar expressiva a imagem do Corredor junto aos principais parceiros



O crescimento de Capuaba

A ocupação da retroárea do porto de Capuaba está nos planos da Companhia Docas, que prepara sua proposta de zoneamento a ser submetida ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP) no início do mês de janeiro.

Esta ocupação se dará através do delineamento de áreas de expansão que serão licitadas para a iniciativa privada visando ao aumento da movimentação de cargas.

Nenhuma atividade específica está sendo estabelecida. A área pode comportar qualquer tipo de iniciativa que fale a linguagem portuária. Ou seja, que tenha na proximidade do porto um aspecto fundamental de seu desenvolvimento. Negócios que poderão ir de armazéns de trânsito de mercadorias a pequenas empresas (indústrias) não poluentes que operem com produtos destinados à importação ou à exportação.

Caberá ao CAP decidir, já que é de sua competência, além da aprovação de planos de desenvolvimento e zoneamento de portos, baixar regulamentos de exploração, de otimização de uso, fomentar ação de indústria e comércio em áreas portuárias, desenvolver mecanismos de atração de cargas, homologar valores de tarifas, manifestar-se sobre programas de obras, aquisição de equipamentos.

Para a Codesa, a proposta de zoneamento é o primeiro passo para a ocupação da retroárea de Capuaba, e ela acredita que a CAP vai analisá-la com muito carinho, na medida em que há interesses mútuos de todos os integrantes do Conselho nesta ocupação que poderá trazer benefícios significativos para as operações do Corredor.



Vale e Codesa acertam operação para o gusa

Termina dia 31 de dezembro o contrato de arrendamento que a Vale mantém com a Codesa para utilização de uma parte do cais de Paul para movimentação de gusa. O novo contrato a ser firmado entre as duas empresas está elaborado em novas bases, não mais de arrendamento, mas sim de caráter operacional.

Ou seja, pelo contrato operacional, a Vale garante à Co-

desa uma movimentação mínima anual de 1,5 milhão de toneladas de gusa (se não operar este volume pagará, de qualquer forma, o valor mínimo referente a ele). E libera a Companhia Docas para atracar outros navios e movimentar suas próprias cargas.

Para o diretor de Operações da Codesa, Antonio Paulo Menezes, este tipo de contrato é vantajoso. Antes da nova lei dos portos, a Vale pagava, pe-

los termos de arrendamento, o equivalente a US\$ 0,34 por tonelada. Com a entrada em vigor da lei, entendeu que só deveria pagar US\$ 0,18. Com o estabelecimento das bases do novo contrato — só falta a assinatura, já que está em fase final de negociação — a Vale vai pagar, a partir de 1º de janeiro, US\$ 0,73 por tonelada.

Isso significa para a Codesa uma receita mínima anual de US\$ 1,1 milhão (fora o excedente do milhão e meio de toneladas), e a possibilidade de que passa a dispor de operar suas cargas quando a Vale não estiver utilizando as instalações.

A Codesa está investindo na retroárea de Capuaba para permitir novos negócios. É vai ligar este cais ao de Paul, em linha ferroviária, para facilitar o acesso de mercadorias.

O cais de Paul está passando por uma fase intensa de trabalhos de melhoria — reforma dos equipamentos de movimentação de granéis e início das obras de ligação rodoferroviária com o cais de Capuaba, de forma a permitir a integração dos dois cais e otimizar toda a sua infra-estrutura portuária.

Isto com o objetivo de reduzir os custos para o exportador, aumentar as facilidades de utilização para todos os envolvidos e incrementar o desempenho operacional da Codesa. Por ali, ela movimentava anualmente cerca de

Cais de Paul ganha novos investimentos

250 mil toneladas de granel sólido, principalmente sal e fertilizantes.

É expectativa da Companhia Docas aumentar a movimentação de fertilizantes. Para isso, conta com parte oriunda de Praia Mole, objeto de negociações que mantém com a Vale. A Codesa mostra que o sistema de Praia Mole, que a Vale utiliza, tem 8

quilômetros de correias transportadoras, o que demanda trabalho maior de lavagem após o uso e pode provocar travamento na operação quando do aporte de diversos navios pequenos com cargas variadas que vão utilizar as correias.

Como o cais de Paul só tem 400 metros de correias, a idéia é fazer com que os navios pequenos atraiam aí e os grandes se-

jam dirigidos a Praia Mole.

As negociações se desenvolvem também junto à Seama (Secretaria Estadual de Meio Ambiente) em torno do grau de impacto que poderá ter para a comunidade vizinha do cais.

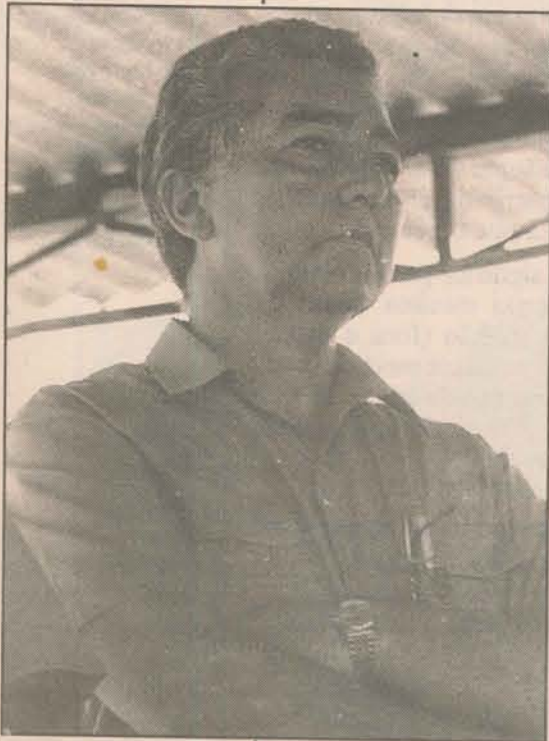
E a ligação rodoferroviária, quando concluída, tornará muito mais flexível e racional a operação das instalações de ambos os cais. Hoje, caso uma carga mais pesada ou volumosa tenha de ser deslocada de Paul para Capuaba, ou vice-versa, é longo e oneroso o traçado que contorna o morro que os separa.

AS 02730-4

Pelos trilhos da Vale



O transporte experimental mostra que este tipo de carga pode virar especialidade da ferrovia



Ferreira Passos destacou que haverá aumento de cargas no próximo ano, principalmente grãos, gusa, aço, coque e fertilizantes

No ano que vem, a Estrada de Ferro Vitória a Minas vai transportar 92 milhões de toneladas de cargas diversas, volume seis por cento superior ao deste ano, que somou 87 milhões de toneladas. A informação é do superintendente Alcio Ferreira Passos, que destacou o incremento de cargas como grãos (soja, farelo e trigo), fertilizantes, ferro gusa, aço e coque, contêineres, veículos e minério de ferro para o mercado interno.

Ao dar a informação, Ferreira Passos comemorava a chegada, em Tubarão, do primeiro carregamento de veículos da linha Fiat, destinados ao mercado do Espírito Santo. Embora em caráter experimental, o transporte de carros passa a ser uma oportunidade vantajosa, de utilização de ferrovia, em vagões especialmente construídos para a finalidade e dentro da filosofia segundo a qual há vagão para qualquer tipo de carga.

O acordo operacional estabelecido há cerca de um ano com a Rede Ferroviária Federal está sendo renegociado, com a finalidade de manter aberto e funcionando o principal canal de acesso da produção centro-oeste aos mercados externos, através do Espírito Santo, principalmente para fertilizantes e grãos. Segundo Ferreira Passos, na relação das principais cargas estão, sobretudo, os grãos, os fertilizantes, os produtos e insumos siderúrgicos e os contêineres.

Ao avaliar a performance do sistema, como instituição, o Corredor Centroleste pouco acrescentou ao movimento geral de cargas pela ferrovia, a não ser considerando-se os grãos (farelo e soja), cuja demanda de transporte foi estimulada pela entrada de Tubarão como porto exportador. Ferreira Passos disse que "Tubarão abriu grandes oportunidades pela possibilidade de combinar cargas, carregar grandes navios e colocar os produtos a preços competitivos no mercado externo".

A exportação de grão e farelo de soja por Tubarão facilitou as operações de recepção de trigo por Capuaba, reconheceu Ferreira Passos, ao informar que a ferrovia, neste ano, transportou 424 mil toneladas de farelo, 320 mil toneladas de grão (soja), 300 mil toneladas de trigo e 11 mil toneladas de milho.

No próximo ano, a ferrovia vai transportar toda a carga de soja e farelo destinada a Tubarão (cerca de 1,6 milhão de toneladas), além dos adicionais a serem embarcados por Capuaba.

Nos totais transportados pela EFVM (87,34 milhões de toneladas), 66,6 milhões corresponderam a minério de ferro e pelotas e 20,7 milhões a cargas gerais. Ferreira Passos lembra que as estatísticas da EFVM identificam que, neste ano, só foi expressivo o crescimento das cargas de soja, farelo e trigo.

Volumes de cargas

Produto	1992	1993
Minério/pelota.....	64.600	66.629
Aço.....	5.200	5.338
Calcário.....	2.786	2.599
Carvão Energético.....	57	38
Carvão mineral.....	4.257	4.480
Carvão vegetal.....	30	31
Celulose.....	310	337
Cimento.....	339	404
Clínquer.....	181	167
Derivado de Petróleo.....	429	517
Dunito.....	296	298
Enxofre.....	0	23
Escória.....	875	857
Farelo de soja.....	138	424
Ferro gusa.....	2.194	2.101
Milho.....	10	11
Manganês.....	149	170
Quartzo.....	50	40
Rocha Fosfática.....	55	0
Sal.....	16	34
Soja.....	222	320
Sucata.....	65	77
Toretas.....	713	403
Trito.....	93	403
Outras mercadorias.....	639	927

* Tonelada X1000
Valores até novembro

Pelos trilhos da Rede

Foto Demerval Lisboa/RFSA

Paralisadas desde fevereiro deste ano, por decisão da Prefeitura de Belo Horizonte, as obras de transposição da cidade já podem ser retomadas pela Rede Ferroviária Federal. A paralisação decorreu de um processo de transferência de mais de mil famílias de uma invasão em área cortada pelos trilhos da ferrovia, segundo informação da Gerência de Comunicação Empresarial da Rede.

Cerca de setecentas famílias exigiram indenização, enquanto que outras 350 decidiram optar pelo reassentamento. Nas negociações, acertou-se a indicação de área da Prefeitura, obtida por indenização, na qual a Rede se obriga a construir as moradias necessárias ao reassentamento. Diante desse compromisso, a Rede já está em condições de retomar as obras.

A transposição de Belo Horizonte tem 15,7 quilômetros de extensão, divididos em dois trechos, e vai consumir cerca de 75 milhões de dólares. Um dos trechos liga Horto e Matadouro e tem 7,4 quilômetros de extensão. Em obras desde setembro de 1991 e com previsão de conclusão em dezembro deste ano (mês em curso), devem consumir cerca de 58 milhões de dólares. As obras estão paralisadas desde fevereiro.

Outro trecho liga Matadouro e Capitão Eduardo. Tem 8,3 quilômetros de extensão e deve consumir cerca de 17 milhões de dólares. Por aditivo firmado com a Rede Ferroviária Federal, as obras deste trecho serão executadas pela Companhia Vale do Rio Doce. Dezeno-

Segundo a Rede Ferroviária Federal, muitas vantagens serão incorporadas ao sistema ferroviário depois da conclusão das obras. A transposição da cidade será reduzida em cinco quilômetros, com possibilidade de duplicação das linhas em toda a extensão da variante. Além disso, nesta primeira fase a capacidade de transporte passa de 5 milhões de toneladas por ano para 18 milhões. No caso de linha dupla, a capacidade salta para nada menos que 42 milhões de toneladas por ano.

O traçado tem características geométricas adequadas, com rampa máxima de 1,5 por cento contra 3,2 por cento da linha atual e raio mínimo de 312,522 metros contra 80 metros no traçado atual. Elimina todas as passagens de nível e permite a vedação de toda a faixa de domínio ao longo de todo o traçado, possibilitando a redução de ruídos e o aumento da segurança da população.

Além de permitir um aumento da velocidade dos trens de 35 para 80 quilômetros horários, a nova variante introduz um benefício social, já que permite a implantação do trem de passageiros até o Bairro São Pedro (Matadouro), com possibilidade de extensão até Capitão Eduardo (município de Santa Luzia).



Investindo em conforto

A transposição triplica a atual capacidade em cargas em BH

A Estrada de Ferro Vitória a Minas está investindo cerca de um milhão de dólares na introdução de diversas melhorias nos trens de passageiros, entre as quais oito vagões de primeira classe dotados de ar-condicionado, poltronas confortáveis (do tipo para ônibus executivo), com mesinhas embutidas para refeições.

Segundo o superintendente Alcio Ferreira Passos, a extensão das linhas de passageiros até Belo Horizonte provocou um aumento da demanda e, de certa forma, expôs alguns problemas que passam agora por soluções. Todos os vagões serão dotados de fossas químicas, torneiras de tempo e caixas d'água com isolamento térmico.

As plataformas das estações já passam por reformas e serão adequadas ao tamanho dos trens de passageiros com a finalidade de facilitar o embarque e o desembarque. O abastecimento alimentar será feito através de lanchonete, com forneci-

mento para distribuição aos passageiros em dois pontos da viagem. O serviço vai contar com um recurso novo: freezers para esfriamento e conservação.

Alcilio Passos revelou igualmente que o preço da passagem em vagão com ar-condicionado será o mesmo que o preço da passagem de ônibus entre as cidades de Vitória e Belo Horizonte. A Estrada de Ferro está estudando a possibilidade de introduzir a conexão rodoviária em Pedro Nolasco, com a finalidade de atender aos turistas que chegam às praias do Estado, inclusive para as mais distantes, como Guarapari.

Agora, neste verão, repetindo a dose dos últimos anos, a EFVM reintroduz o trem especial de verão. Todas as sextas-feiras uma composição deixa Itabira, à noite, com destino a Vitória. E retorna aos domingos. No Ano Novo, a saída de Itabira se dará na quinta-feira. No Carnaval, o retorno acontecerá na Quarta-feira de Cinzas.



O trem terá mais conforto depois que a Vitória a Minas fizer melhorias

A502730-6

A confiança da Richco

A Richco Comércio e Exportação Ltda. é uma companhia de comércio internacional com atuação no mercado de commodities, particularmente no complexo soja, trigo, milho, algodão, arroz e também no mercado de fertilizantes. Investe ainda em áreas portuárias e de infra-estrutura (portos de Santos, Tubarão, Cáceres e hidrovía do Tietê) e atua em, basicamente, todos os Estados da Federação onde mantém estrutura de silos para a armazenagem de grãos.

Seu diretor João Batista Martins Cardoso, entusiasta do Corredor, diz que a empresa não tem qualquer dúvida quanto a sua importância como escoadouro econômico da produção da região Centro-leste: "Tanto acredita que investe cada vez mais na ampliação da capacidade de armazenagem em Tubarão e realiza investimentos ao longo da ferrovia e em outras áreas, como em fertilizantes".

Silos

Ele justifica a construção de um novo silo em Tubarão por se tratar da "continuação da política de investimentos da empresa no Corredor de exportação em função do crescimento da produção nos cerrados e dos investimentos já realizados ao longo da ferrovia, principalmente em silos e transbordos para grãos".

Mas sabe que em comparação com a soja produzida em outros países a brasileira é cara, e o que mais a encarece "é basicamente o custo do transporte e os impostos incidentes na exportação de produtos agrícolas".

Não é, no entanto, nenhum pessimista. Eis sua opinião sobre o que poderia haver de estímulo à produção da soja no país:

"A produção vem crescendo a cada ano. Inicialmente pelo apoio extremamente relevante por parte da iniciativa privada no tocante ao financiamento das safras. Ou seja, a partir de 1989, com a escassez de recursos por parte do Tesouro e do Banco do Brasil, os produtores começaram a receber apoio financeiro para adquirir fertilizantes, sementes e demais insumos necessários ao plantio. Depois, com o investimento em infra-estrutura por parte da iniciativa privada, que aumentou a rentabilidade dos produtores, via redução de custos, simultaneamente a uma boa melhora nos preços em nível internacional. Mas esta produção ainda pode-

ria ser estimulada. O que deveria ser feito? Primeiro, ser mantido o apoio por parte da iniciativa privada, e, se possível, incentivada por parte do Governo com a redução do imposto de renda para empresas que comprem soja antecipadamente. Segundo, aceleração do processo de desregulamentação da economia com a conseqüente redução de custos, principalmente na área portuária. E, por último, a isenção de impostos para exportação de produtos agrícolas. Estes itens com certeza manterão o crescimento da produção de soja em todos os Estados brasileiros".

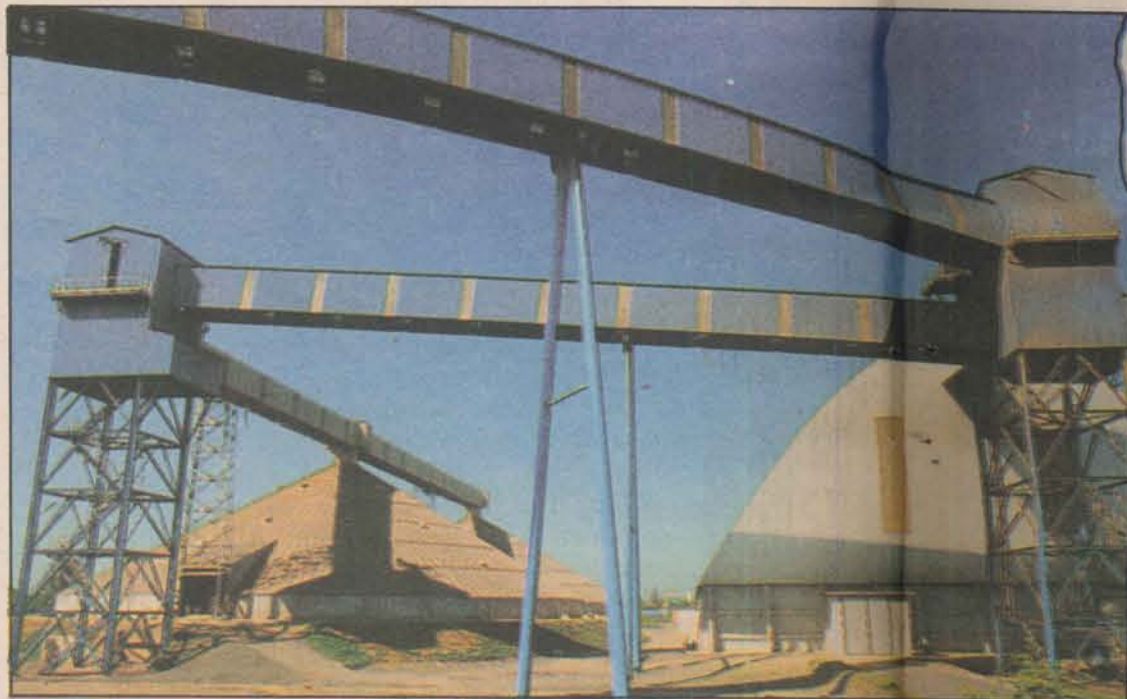
Principalmente nos cerrados. É ali que o diretor da Richco vê o futuro quando lembra que foi a partir dos anos 80 que os cerrados começaram a ser ocupados por produtores do Sul, que acreditavam poder alcançar melhores resultados naquela região. "E os produtores estavam certos. Trata-se de uma região privilegiada pela regularidade das chuvas entre os meses de setembro e abril. E os resultados podem sempre ser melhores com uma adequada correção do solo ácido e correta aplicação de fertilizantes. Em paralelo com o descobrimento das novas terras, foram também desenvolvidas novas variedades de sementes que se adaptaram ao cerrado".

João Batista Cardoso está seguro de que os investimentos efetuados nos últimos anos pelos produtores de soja a partir da rentabilidade que obtiveram "com toda certeza consolidarão o crescimento da produção de grãos nos cerrados".

E sua visão de futuro dos cerrados incorpora, necessariamente, novas tecnologias, continuidade de investimentos e redução de custos portuários e de transporte, o que vai ao encontro dos objetivos do Corredor.

Para ele, "mantido o atual processo de melhoramento genético das sementes que são plantadas nos cerrados, mantida a correção do solo e a aplicação correta de fertilizante, e dependendo de uma remuneração que viabilize a manutenção dos investimentos, podemos tranquilamente afirmar que a produção pode crescer a uma taxa de 3% a 5% ao ano".

"Esta afirmação — finaliza — confirma-se também pelo elevado volume de investimentos que está sendo realizado pela iniciativa privada para reduzir os custos portuários e de transporte para grãos oriundos dos cerrados, elevando ainda mais a rentabilidade dos produtores".



Tubarão estuda alternativas de ampliação da capacidade de embarque de grãos, já que os novos silos esgotam o potencial atual, de 1,8 milhão de toneladas. O porto ainda tem áreas disponíveis para novos silos, na medida em que houver demanda e interesse de parceiros

nco

Os novos graneleiros

Em abril, quando começar o escoamento da nova safra de soja, Tubarão estará colocando em funcionamento mais dois silos graneleiros, com capacidades individuais de 65 mil toneladas. As duas unidades, cujo investimento é da ordem de 6,4 milhões de dólares, elevam a capacidade de armazenamento do porto para 240 mil toneladas.

Os dois silos estão sendo construídos um pela Richco Cereais (que já possui duas unidades circulares com capacidade para 50 mil toneladas na área) e outro pela Cebragel, empresa que representa os interesses de um consórcio de nove empresas exportadoras. Com estes dois silos Tubarão passa a ter cinco unidades, uma das quais pertence à Ceval Alimentos.

A partir de abril, os cinco silos completam a capacidade que Tubarão tem hoje de carregar navios no píer um. O sistema, de propriedade da Companhia Vale do Rio Doce, é composto por uma moega ferroviária (onde são descarregados os vagões de soja ou farelo), uma casa de pesagem e correias transportadoras. Hoje, Tubarão pode embarcar até 1,8 milhão de toneladas por ano.

A Cebragel é composta pelas seguintes empresas: Granol, Alfred Toepfer, Docas Navegação Marítima, Enor Comércio, Caramuru Óleos Vegetais, Óleos Vegetais de Goiás, Contibrasil e ATC Comércio Internacional. O início das obras de seu armazém, em meados de novembro, contou com solenidade na qual se fizeram presentes autoridades de Goiás, da Vale e dirigentes das empresas envol-



A estrutura dos novos silos está sendo montada. Com inauguração para abril

vidas. A Richco Cereais, por sua vez, não fez qualquer programação e iniciou suas obras em silêncio.

Alternativas

O atual sistema de grãos de Tubarão começou a funcionar em abril deste ano, atendendo às duas empresas parceiras, a Ceval e a Richco. Até meados de dezembro haviam sido embarcadas 659,14 mil toneladas, sendo 351,5 mil toneladas de farelo e 307,6 mil toneladas de soja. A perspectiva era de que, até o final do mês, mais 40

mil toneladas de farelo seriam embarcadas. Se esse embarque se efetivou, Tubarão embarcou quase 700 mil toneladas de grãos e farelo de soja neste ano.

No ano que vem, a expectativa é de que os embarques cheguem a 1,6 milhão de toneladas, já que se agregam ao sistema de Tubarão mais dois silos e vários exportadores. Com este volume, a capacidade de carregamento de navios da CVRD estará esgotada. Em função disso, a empresa estuda alternativas que permitam atender à demanda, entre as quais a de um terceiro píer, exclusivo para soja e farelo.

O destaque dos grãos

O volume de grãos movimentado neste ano — até o mês de novembro — pelo Corredor Centroldeste atingiu a marca de 1.215.282 toneladas (um aumento de 79,45% em relação a 92, cujo total ficou na casa das 677.209 toneladas) e trouxe como destaque o farelo de soja, que teve um incremento de 178,54% sobre o ano de 92 (de 133.861 toneladas saltou para 372.396).

Em segundo lugar ficou o trigo, cuja movimentação cresceu 102,52% (das 221.734 toneladas em 92, para 449.061 em 93). E em terceiro, a soja que conheceu um aumento de

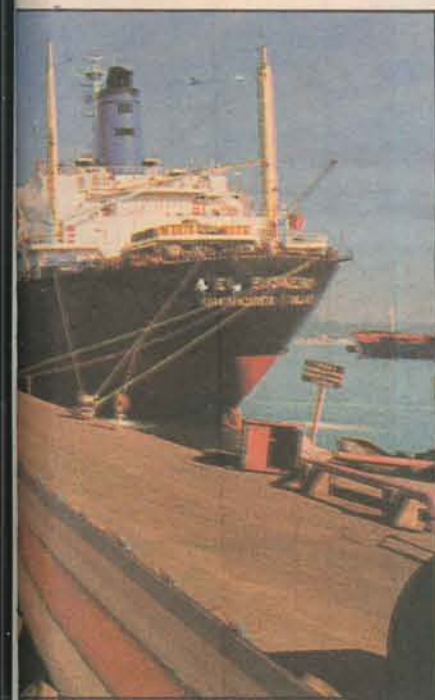
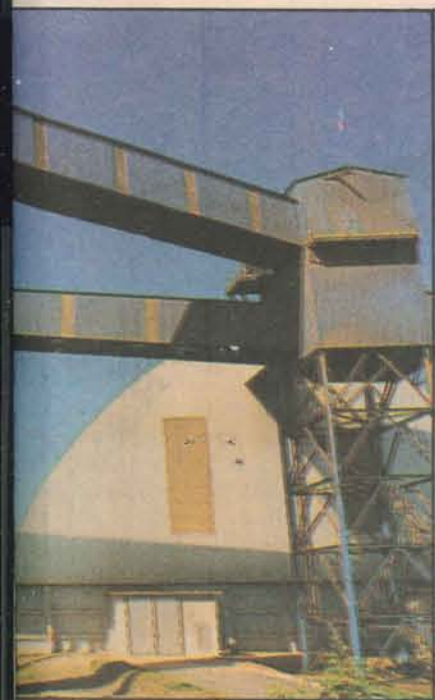
48,99%, subindo das 209.643 toneladas ano passado para 312.368 até este novembro.

A implantação de um terminal especializado no porto de Tubarão contribuiu muito para a expansão desses números e para a derrubada da movimentação de grãos pelos portos da Codesa: em 91, por ali saíram 185.009 toneladas de soja e 102.782 de farelo; em 92 esses números subiram para 218.228 e 133.862 toneladas respectivamente; em 93 a queda respectiva foi marcante: apenas 4.755 toneladas de soja e 10.451 de farelo.

Nem toda a movimentação de grãos, no entanto, apresentou resul-

tados positivos. O malte caiu 12,76%. Das 75.224 toneladas de 92, veio para 65.624 toneladas neste ano. A expectativa é que volte a crescer em 94 com a inauguração de uma linha regular entre a Bélgica e Vitória com desembarque em Capuaba.

Mas a área portuária do Corredor opera muitas outras cargas e os portos da Codesa são os que apresentam maior diversificação. Por conta deles (Vitória, Capuaba e Paul), foram movimentadas até novembro 2.688.978 toneladas de produtos diversos — incluindo os grãos. E com o registro de um novo recorde: 33.533 contêineres.



Especializando mão-de-obra



José
Maria
Nicolau

A abrangência das operações do Corredor Centroleste vai demandar mão-de-obra muito especializada. Vai exigir dos profissionais que com elas estarão envolvidos qualificações bem estruturadas em diversos campos de atividades que englobam conhecimentos de informática, marketing, tributação, história, comércio exterior, entre outros.

O Centro Tecnológico do Departamento de Engenharia de Produção da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes) sabe disso e já se antecipa às exigências que vão surgir. Sua proposta, liderada pelo professor José Maria Nicolau, visa à preparação de um contingente de pessoal em nível de pós-graduação que atuará diretamente a partir das empresas que o terão em seus quadros.

Para isso está formatado o Curso de Especialização em Planejamento e Gerência de Operações no Corredor Centroleste, que terá início em março. Ele é destinado a profissionais que já tenham graduação superior plena, indicados por instituições públicas ou privadas, ao custo de US\$ 2 mil pelas suas 375 horas de carga horária.

Importância

O professor José Maria Nicolau ressalta a importância do curso pela ausência de informações técnicas em nível acadêmico sobre o vasto universo que envolve um empreendimento deste porte. E acredita que Vitória poderá vir a ser um centro de referência neste campo. Até porque, ao final do curso, seus participantes desenvolverão monografias abordando, entre outras, questões geopolíticas, fiscais, de transportes, aduaneiras, ambientais e logísticas, que serão alvo de estudos dentro dos cinco módulos de que se compõe o curso.

A idéia nasceu da interação da Secretaria de Desenvolvimento Econômico com o Centro Tecnológico em que se constataram "carência atual e demanda futura de especialistas em tratar de assuntos do Corredor".

Assim, através das pró-reitorias pertinentes da Ufes, e em conexão com departamentos de outros centros da Universidade (Economia, Geografia, Administração, Arquitetura e Urbanismo), que alcançam as áreas envolvidas no curso, vai-se procurar "preencher adequadamente a lacuna que separa os anseios comunitários com as possibilidades da Ufes".

Por duas óticas básicas o professor José Maria enxerga a oportunidade do curso. "De um lado temos a maior formação portuária nacional aqui no Espírito Santo, além da melhor ferrovia de carga, a Vitória-Minas, escoadouro e receptor natural das possibilidades desta faixa do Brasil, e eventualmente de outros pontos, para e do resto do mundo".

"De outro — prossegue o professor — com sete Estados envolvidos, e entre os 'três Brasis', o desenvolvido, o subdesenvolvido e o inexplorado, as complexidades de procedimentos de toda natureza exigem maior estudo, pesquisa, em suma, maior especialização".

E justifica mais mostrando que, como os problemas geopolíticos, fiscais, de transporte aduaneiro, ambientais, de comunicação e econômicos "se afiguram imensos, é imperiosa a necessidade de se antecipar e se preparar para eles. A infra-estrutura portuária e ferroviária existente, ideal para transporte de alto volume de cargas, torna Vitória um centro perfeito, pois com sua localização privilegiada transforma-se em laboratório vivo para estudos da natureza dos que propomos".

O professor lembra ainda as facilidades do Centro Tecnológico da Ufes que, com professores de outros centros, comporá a maioria do corpo docente do curso. E há ainda a disponibilidade de área física necessária e o auxílio de Vale, RFF, Codesa, Portocel, Samarco, além de "uma gama seleta de órgãos públicos e privados que se dispõem a dar todo o suporte necessário, pela emergência e relevância da matéria".

Exigências básicas

Durante o curso serão ministradas três horas e meia de aulas por dia, das 19h às 22h30m, de segunda a quinta-feira. Toda sexta-feira, não necessariamente no período previsto para aulas — haverá palestras de professores ou algum convidado *ad hoc* "de notória competência e reconhecida capacidade em temas de interesse do curso". Os testes para verificação de aproveitamento ocorrerão aos sábados.

Serão admitidos 35 alunos, sendo 5 vagas destinadas a bolsistas financiados pelo Sebrae, e outras 5 vagas a Ufes em forma de bolsa de estudo a alunos escolhidos sob responsabilidade do Departamento de Engenharia de Produção.

Além dos documentos de praxe, o aluno deverá apresentar cópia do diploma de graduação superior, histórico escolar desta graduação, curriculum e indicação da empresa ou órgão que esteja vinculado, declarando que, no caso de ser selecionado, o candidato será liberado nos horários previstos para o curso. Haverá análise curricular e entrevista, se necessário.

Os exames parciais e trabalhos, como critérios de avaliação de rendimento, ficarão a cargo de cada professor de disciplina ou por módulo de assuntos oferecidos por estes junto aos alunos e à coordenação, não podendo ser inferior a 7. A frequência mínima requerida em cada disciplina/módulo do currículo é de 85%.

Ao final será exigido um trabalho, uma monografia baseada em problema real e objetivo de interesse da empresa ou instituição a que o aluno está vinculado. Após a primeira parte do curso cada aluno apresentará um proposta de tema para a monografia. Os trabalhos poderão ser feitos em grupos de até cinco dependendo de aprovação prévia da coordenação. Os professores deverão orientar esses trabalhos com ênfase nos aspectos ligados ao Corredor.

No trabalho final os alunos deverão documentar seus resultados através de relatório técnico e de apresentação formal à comunidade, e a nota também poderá ser inferior a 7.

Estrutura do curso

A estrutura curricular do curso está dividida em cinco módulos que têm por finalidade dar ao aluno uma visão global de aspectos estratégicos de desenvolvimento econômico, social e científico da zona de influência do Corredor. São eles:

Módulo I — Métodos quantitativos e informática (60h): estatística, pesquisa operacional, processamento de dados e técnicas de pesquisa. **Módulo II — Bases teóricas para a análise do projeto Corredor (75h):** Questões de economia internacional, de planejamento regional, a questão institucional. **Módulo III — Caracterização do Corredor e sua inserção no contexto nacional (75h):** Divisão de trabalho entre os Estados/municípios — História, Geografia So-

ciologia, Economia, Meio Ambiente, etc., a reorientação da estratégia da CVRD para o Sistema Logístico Sul, e principais ameaças e oportunidades de investimento — análise comparativa com os demais corredores.

Módulo IV — O significado do Corredor para o Espírito Santo (75h): Enfoque regional, perspectivas econômicas, social, ambiental, urbana e tributária (empresários, Governo do Estado, prefeituras dos municípios), desenvolvimento dos setores de serviços, centro financeiro, terminais, portos secos, oportunidades científicotecnológicas, articulação do Corredor com os projetos estratégicos para o ES, modernização portuária. **Módulo V — Aspectos logísticos e operacio-**

nais (90h): Intermodalidade de transportes, logística, operações e técnicas de comércio exterior e informação comercial internacional.

O curso será dado em sua quase totalidade por professores da Ufes: Anilton Salles Garcia, Arlindo Villaschi Filho, Crediné Silva de Menezes, João Miguel Feur Rosa (coordenador-técnico), Maria Inês Faé, Odilomar Barcelos, Orivaldo Lira, Orlindo Francisco Borges Júnior e Roberto Garcia Simões. Além deles, Ilza Miranda Bitran (consultora), José Alfredo da Luz (Inst. Negócios/RJ), Lea Brigida Rosa (consultora), Máximo Borgo Filho (consultor) e o secretário de Desenvolvimento do Estado, Paulo Augusto Vivacqua.

Aço, agora a plena carga

O Terminal de Produtos Siderúrgicos de Praia Mole, porta importante do Corredor Centroleste, e que está operando a plena carga, deverá fechar este ano com um expressivo número em atividade de exportação: 6.259.870 toneladas embarcadas e assim distribuídas pelas empresas que formam o consórcio que o opera — CST (3.028.724 t), Usiminas (1.556.892 t), Açominas (1.370.277 t), além de 303.977 toneladas de cargas de terceiros.

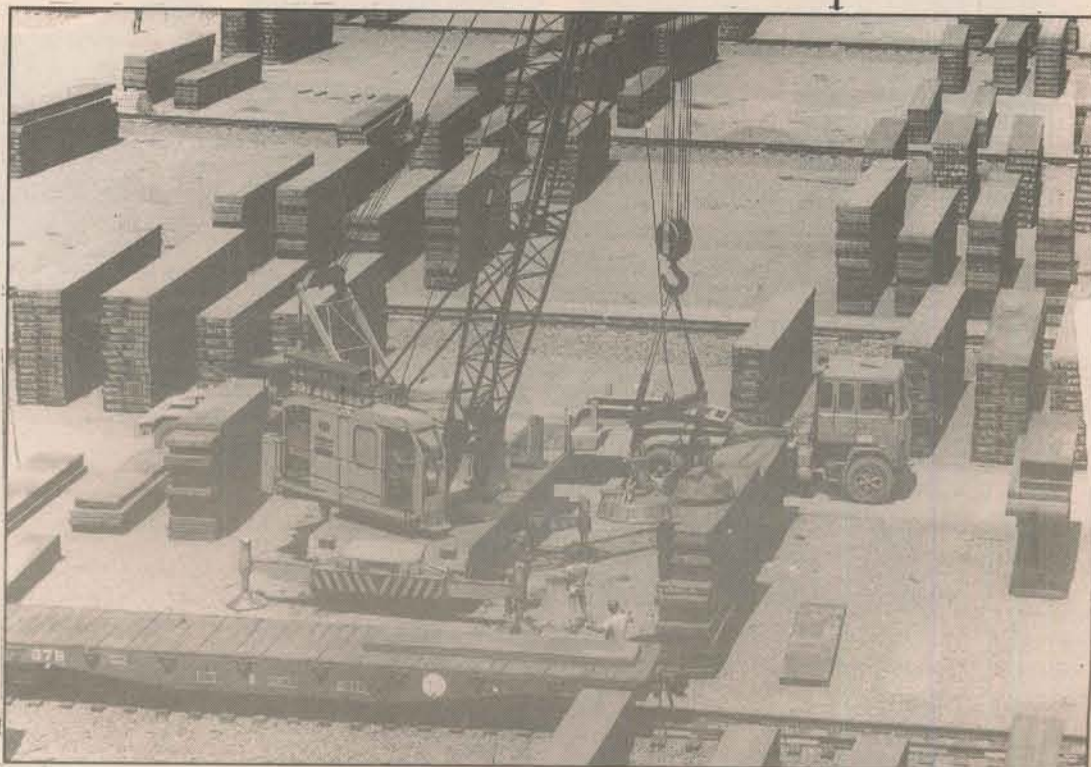
O último melhor resultado do terminal havia sido registrado em 1992 — 5.584.160 toneladas para uma capacidade total, hoje, de 6 milhões de toneladas sem operação com guindaste de bordo. Sua expansão está sendo objeto de estudos pelos atuais integrantes do condomínio tendo em vista a demanda futura. Mas nada de concreto está decidido.

Em seus dez anos de operação, o terminal já movimentou cerca de

40 milhões de toneladas de produtos siderúrgicos, graças, segundo fontes de sua administração, aos esforços coordenados de planejamento e trabalho de profissionais altamente qualificados.

O terminal pertence ao Condomínio Praia Mole, que conta com a participação da CST, da Usiminas e da Açominas. A CST é responsável pela administração e operação do porto. O cais tem 730 metros, e dispõe de três berços de atracação, cinco guindastes de 35 toneladas e três de 25 toneladas cada, e pode receber navios de até 70 mil toneladas.

De acordo com sua administração, estas instalações, aliadas à experiência do pessoal, garantem eficiência e confiabilidade em todas as suas operações, ressaltando ainda a qualidade dos programas especiais de treinamento de pessoal e de segurança do trabalho. O terminal está hoje relacionado entre os melhores do mundo.



As empresas que formam o condomínio de Praia Mole — CST, Usiminas e Açominas — vão voltar a pagar à Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo) a taxa de utilização das instalações portuárias que haviam sido suspensas para que elas, já privatizadas, analisassem melhor a legitimidade do que pagavam à luz da nova lei dos portos.

Segundo a Codesa, o assunto está em fase final de negociação,

Praia Mole volta a indenizar Codesa

mas a conclusão definitiva já está clara: o pagamento volta a ser feito. Primeiro a Codesa receberá os US\$ 6 milhões que, por um determinado período, deixaram de ser pagos. Depois, passa a receber regularmente e de forma es-

calonada: em 94, US\$ 0,50/t; 95, US\$ 0,40/t; 96, US\$ 0,30/t a partir de 97, US\$ 0,25/t.

O valor médio foi calculado em função da vida útil das instalações e dos investimentos reali-

zados desde a construção, pela União, da infra-estrutura portuária — molhe de proteção, dragagem, obras de acesso, manutenção permanente etc.

Isso representa, em números projetados para 94, cerca de US\$ 6,5 milhões, uma vez que a média de movimento de Praia Mole hoje é de aproximadamente 5 milhões de toneladas/ano de produtos siderúrgicos, e 8 milhões de ton/ano de carvão.

Praia Mole já estuda ampliar o cais destinado à exportação de aço. Mais de 6 milhões de toneladas passaram aos porões dos navios só neste ano

A fábrica de Colatina

Um dos grandes projetos na área de influência do Corredor, que está no Banded já na reta final para aprovação possivelmente ainda no primeiro trimestre do ano que vem, é o da Companhia Industrial de Alimentos, que pretende esmagar soja em Colatina a um volume de 600 toneladas por dia, ou 150 mil por safra. Isso vai representar 28.372 toneladas de óleo refinado e 118.500 toneladas de farelo. Investimento total: US\$ 16,21 milhões.

O único senão que apareceu durante a primeira fase de avaliação dizia respeito à localização da indústria — numa elevação que, embora próxima à ferrovia, demandava custo alto de implantação por força das obras de acesso que teriam de

ser realizadas. O problema foi rapidamente solucionado num encontro que mobilizou até o prefeito, o secretário de Indústria e Comércio, vereadores, representantes da Vale (por seus trilhos é que chegará a soja), o Banded e os donos do negócio.

O projeto — com nova e melhor localização definida — vai de vento em popa. É, na opinião do presidente do Banded, João Luiz Tovar, projeto dos mais importantes que o banco tem para 94. Não só para o município de Colatina como para o Estado. “É a sedimentação do Corredor. Ele vai induzir a produção de soja no Espírito Santo, vai dar esta opção ao Estado. Lavoura de soja e indústria de soja próximas do porto”.

Segundo ainda Tovar, em-

presários da região já se mobilizam em direção a negócios com a lavoura de soja. “O projeto teve o mérito acessório de espalhar o otimismo”.

As fontes de recursos com que a Companhia Industrial de Alimentos conta, para compor o total de que necessita para investir, estão distribuídas da seguinte forma: recursos próprios — US\$ 5,582,071.00 (34,4%); Funres — US\$ 4 milhões (24,7%); financiamentos — US\$ 6,634,039.50 (40,9%).

A receita bruta anual prevista para o primeiro ano é de US\$ 38,8 milhões, e para os anos seguintes US\$ 51,7 milhões. E a geração de impostos está estimada, no primeiro ano, em US\$ 4,26 milhões, ficando para os anos posteriores cerca de US\$ 5,7 milhões.



Tovar, do Banded

Quem banca a ferrovia?



Granito e mármore são as principais cargas de uma região economicamente bastante desenvolvida

Se você precisa ficar cobrando rapidez e eficiência da sua cobrança, alguma coisa está errada: a sua cobrança. Então, mude para a Supercobrança Banestes. Com ela você não perde tempo e pode contar com a segurança e tranquilidade da melhor cobrança do Estado. Para você ter uma idéia, a Supercobrança Banestes é a única que está presente em todos os municípios do Espírito Santo. São mais de 200 pontos de atendimento no Estado. E mais de 6.000 no Brasil, pelo Sistema Verde-Amarelo. Supercobrança Banestes. Um serviço rápido e eficiente. Essa você conhece de olhos fechados.

**COM A SUPERCOBANÇA BANESTES, VOCÊ TEM
O QUE DINHEIRO NENHUM DESSE MUNDO PODE PAGAR:
SEGURANÇA E TRANQUILIDADE.**



O estudo de viabilidade econômica para construção de uma ferrovia ligando Vitória a Cachoeiro, projeto que a Samarco entregou ao Banes para análise, ainda está em fase de análise por parte de seu corpo técnico. A obra deve exigir investimento da ordem de US\$ 180 milhões, a ser viabilizado por um pool de empresas privadas, e garantida pela tarifa que será aplicada aos serviços que a ferrovia prestará.

A primeira análise que o banco fez do projeto recebeu parecer favorável da gerência da área operacional, indicando ser ele factível, mas dentro da iniciativa privada. Ou seja, que ela pilote o projeto, e não o poder público.

A diretoria do Banes recebeu a recomendação de prosseguir com a avaliação, e hoje está examinando — como seqüência à recomendação — a possibilidade de contratar uma empresa especializada para estudar com maior profundidade a viabilização definitiva através da participação de um grupo de empresas envolvidas diretamente na construção e operação da ferrovia.

O xis do problema ainda não está equacionado: que cargas serão transportadas e que tarifas deverão ser cobradas para que o investimento tenha retorno?

Em outras palavras “a costura do negócio será possível mediante recursos a serem tomados por esse pool de empresas que, certamente, seria uma holding, onde o financiamento para a construção da ferrovia teria de ser amortizado com a receita do transporte de carga. É um estudo altamente profissional. O Banes não pode fazer isso. Exige um profissionalismo maior; exige a obrigatoriedade de concessão do Governo; pode exigir desapropriações; é preciso saber se o Governo pode e como pode participar disso. De qualquer forma a participação majoritária é da iniciativa privada, porque é ela que vai assumir o compromisso. Isso não é obra para o poder público fazer”

O resultado final dos estudos que o banco está fazendo ainda não tem data. Seu parecer, no entanto, é de importância fundamental, já que é opinião técnica de muito peso, como lembra o Banes. Que ressalta ainda que, embora seja um viabilizador técnico, ele só é participante financeiro dentro de suas possibilidades.

Samarco quer ferro-esponja

A Samarco Mineração, que exporta minério de ferro a 15 dólares a tonelada, e pelotas do mesmo minério a 33 dólares a tonelada, está se preparando para produzir em 1994 em Anchieta, no litoral do Espírito Santo, o ferro-esponja, cuja cotação alcança 120 dólares por tonelada. O ferro-esponja, assim chamado por ter o aspecto de uma pedra esponjosa, é o resultado da fusão do óxido de ferro (Fe₂O₃) com o carvão mineral (C). Na queima em forno, o carvão vai embora com o oxigênio, sob a forma de CO₂, e deixa o ferro cozinho. O ferro-esponja é o mais valioso produto do minério de ferro que a Samarco extrai em Mariana, no Estado de Minas. A novidade foi anunciada pelo presidente da Samarco, José Luciano Duarte Penido.

Maranhão adere ao Centroleste

O Estado do Maranhão já aderiu ao Corredor Centroleste. Só que a solenidade de adesão, inicialmente marcada para a primeira quinzena deste mês, em Vitória, foi transferida para fevereiro. Os sete governadores dos Estados signatários do Corredor já aprovaram oficialmente a inclusão do Maranhão. Desta forma, o Escritório Operacional, hoje dirigido pela Sedes, prepara igualmente a posse do Conselho Deliberativo e da Diretoria Executiva do Consórcio do Centroleste. Com a presença do governador maranhense Edson Lobão.

O sucesso da ex-estatal

A Companhia Siderúrgica de Tubarão deverá encerrar o ano com um lucro superior a 5 milhões de dólares e uma produção maior que a do ano passado em 12 por cento. Privatizada há pouco mais de quinze meses, a empresa pretende investir nos próxi-

mos anos nada menos que 300 milhões de dólares, dos quais 117 milhões na instalação do lingotamento contínuo de placas. A CST pertence hoje a um grupo de sócios, entre os quais o Unibanco, o Grupo Bozzano e a Companhia Vale do Rio Doce.



A implantação do Corredor de Transporte não está, de todo, isenta de influências negativas. O secretário Paulo Vivacqua, na esteira de algumas de suas declarações, tem alertado que forças estranhas estariam colocando areia na engrenagem. O professor Roberto Simões, da Universidade Federal, é de opinião que, na medida em que o Corredor vai se tornando bem-sucedido, passa a sofrer ameaças crescentes, principalmente de outros Estados exportadores/portuários que têm, inclusive, mais força política que o Espírito Santo e seus sócios.



Mais farelo e menos soja

Em 1989, a Estrada de Ferro Vitória a Minas transportou 349 mil toneladas de soja, contra 320 mil toneladas neste ano. Quanto ao farelo, os volumes são crescentes a partir de 1990, quando foram transportadas 117 mil toneladas. Nos anos seguintes os volumes foram, respectivamente, de 112, 138 e 424 mil toneladas. O que significa que o interior avança no processo de industrialização do produto.

As bênçãos de Nossa Senhora

Kazuyasu Matsunaga, vice-presidente da JBP (Japan Brazil Paper and Pulp), José Carlos Nunes Marreco, diretor de Transportes e Produtos Florestais da CVRD, e Luiz Otávio Mota Valadares, presidente da Cenibra, desceram placa no Convento da Penha para marcar as obras de duplicação da Cenibra, empresa de Belo Orien-

te, Minas. O investimento será de cerca de 800 milhões de dólares. A produção passará das atuais 350 mil toneladas anuais para 700 mil toneladas anuais de celulose. Produto que escoo pelo porto de Barra do Riacho, no Espírito Santo.

Sob as bênçãos de Nossa Senhora da Penha.



A Cebregel deixou um marco solene fincado junto à obra do silo

“O que para uns é um corredor, para nós do Centro-Oeste é uma questão de sobrevivência”. Palavras do presidente da Federação das Associações Comerciais de Goiás, Erivan Bueno de Moraes, ditas durante a solenidade de início das obras do silo da Cebregel, em Tubarão. Aliás, vale ainda ressaltar a palavra do presidente da Cebregel, Juan Diego Pablo Nunez, ao homenagear Sandra Stehling: “Ela é pai e mãe do Corredor Centroleste”.

O ânimo do secretário

O secretário do Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo, Paulo Vivacqua, está animado com o interesse da empresa energética norte-americana Southern Electric em montar uma termelétrica a carvão mineral na Ponta de Ubu, no município de Anchieta, onde a Samarco Mineração possui uma usina de beneficiamento de minério e um terminal portuário. A Southern comprou recentemente termelétricas na Argentina e observa com olho grande os preparativos privatizantes do Brasil no setor elétrico. Para a Southern, segundo o secretário, uma termelétrica em Ponta de Ubu é extremamente convidativa graças à possibilidade de se importar carvão mineral da Austrália, aproveitando os navios que vêm, vazios, buscar minério de ferro produzido pela Samarco. Quando a energia produzida, ela teria consumo em Anchieta, na região Sul do Estado e na Grande Vitória, podendo eventualmente ser exportada.



Vivacqua, agora, dirige o Corredor

A palavra do Portocel

Na opinião do presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários Privativos (ABTP), Osmar Luís Rebelo de Oliveira, esses portos vão contribuir de maneira expressiva para que as operações do Corredor consigam níveis ótimos nesta ponta do processo — entrada e saída de produtos. “Os terminais privados estão fadados a um aumento muito significativo de importância no sistema”.

E mostra por que: “Já responsáveis por 75% da quantidade, em peso, das cargas movimentadas nos portos brasileiros, há uma visualização perfeita da multiplicação da importância quando se verifica a absoluta carência de recursos do poder público para a execução

de novas obras, o caráter de contemporaneidade de tecnologia que se identifica em quase todos os terminais e, principalmente, pelo modelo de gestão sob o qual funcionam — na maioria das situações sem o peso da estrutura burocrática que produz tanta lentidão nas tomadas de decisão e na sua implantação”.

A um só tempo realista e otimista, Osmar reconhece a dimensão das dificuldades, mas aposta nas soluções negociadas quando diz que “é certo que ainda existem inibidores de peso no processo, como a arcaica estrutura de mão-de-obra e eventuais dificuldades que são produzidas por agentes públicos que têm o convencimento de deterem poderes superiores aos da

lei. Mas é de se acreditar que o bom senso e a racionalidade serena hão de produzir os meios de superação das dificuldades”.

Quanto à construção de mais um berço de atracação em Portocel — terminal do qual Osmar é superintendente — para expandir as operações do porto de forma a eventualmente poder operar outras cargas movimentadas pelo Corredor, Osmar esclarece que isso será decidido “a partir da necessidade de atendimento dos titulares do terminal, que são a Aracruz Celulose e a Celulose Nipo-Brasileira. A eventual absorção de outras cargas, no entanto, poderá acontecer, porém de forma restrita, ou seja, de forma a se utilizar a disponibilidade marginal das instalações”.

Em outras palavras, o eventual uso de disponibilidade do terminal por outras cargas, “passa necessariamente por processo seletivo em que se tenha a constatação da compatibilidade daquelas com a celulose”. E isso porque, como faz questão de ressaltar, “não se pode cogitar sequer de risco de exposição da celulose a qualquer contaminação. No mínimo porque qualidade é a palavra-chave no processo de comercialização da celulose produzida pelas duas indústrias sócias no empreendimento portuário Portocel”.

Portanto, até o momento, “não há qualquer decisão que direcione o Portocel para o mercado de serviços portuários”. E, por isso, os estudos realizados até agora, “tendo por base o atendimento do mesmo tipo de carga hoje movimentada em Portocel, não contemplam inclusões de equipamentos muito diferenciados dos que são empregados na atualidade”.

O total de celulose exportada por Portocel neste ano deverá se situar em 1.280.000 toneladas, o que significa o carregamento de divisas da ordem de US\$ 450 milhões. E deverão ter sido atendidos cerca de 20 navios com destino a portos da Europa (35%), dos Estados Unidos (35%) e da Ásia e outros (30%).

Os números deste ano em relação aos do ano passado estão melhores e o superintendente espera que sejam mantidos em 94:

“Apesar da adversidade do mercado ao principal produto movimentado em Portocel, com a redução dos preços, felizmente não se pode reclamar de retração quanto ao volume de vendas por parte das duas empresas proprietárias do terminal, o que permitirá que se feche o ano com aumento da movimentação de celulose em torno de 9% em relação ao ano passado. Para o próximo ano estima-se a manutenção do volume alcançado neste — torcendo-se para a melhoria nos preços — enquanto se mantém a esperança de que aspectos cruciais da atividade portuária, que hoje são impeditivos de melhores performances, sejam superados pela ação racional dos integrantes do processo”.

Foto cedida pela Aracruz



O porto da celulose

PAGUE OS TRIBUTOS FEDERAIS NO BANESTES.
O Banco que investe no desenvolvimento do Estado.